* Année 1960. — N° 35 A. N. Le Numéro : 0,20 NF Samedi 18 Juin 1960 *

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

ASSEMBLÉE NATIONALE

COMPTE RENDU INTÉGRAL DES SÉANCES

Abonnements à l'Edition des DEBATS DE L'ASSEMBLEE NATIONALE : FRANCE ET OUTRE-MER : 22 NF ; ETRANGER : 40 NF
(Compte chèque postal : 9063 13 Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE aux renouvellements et réclamations

DIRECTION, REDACTION ET ADMINISTRATION 26, RUE DESAIX, PARIS 15°

POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE AJOUTER 0,20 NF

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

1re Législature

2e SESSION ORDINAIRE DE 1959-1960

COMPTE RENDU INTEGRAL — 30e SEANCE

Séance du Vendredi 17 Juin 1960.

SOMMAIRE

1. — Conseil supérieur pour le reclassement professionnel et social des travailleurs handicapés. — Nomination de deux membres (p. 1405).

2. — Question orale sans débat (p. 1406).

Conférence de Genève sur le droit de la mer (question de M. Pleven) : MM. Couve de Murville, ministre des affaires étrangères; Pleven.

3. — Questions orales avec débat (p. 1407).

Protection des personnes et des biens dans la zone de Lacq (question de M. Ebrard) : MM. Ebrard, Jeanneney, ministre de l'industrie; Commenay, Nilès, Sallenave.

Durée hebdomadaire du travail à la Société nationale des chemins de fer français (question de M. Cassagne) : MM. Cassagne; Buron, ministre des travaux publics et des transports; Lolive.

Situation des salariés de la construction navale (question de M. Rombeaut) : MM. Rombeaut, le ministre des travaux publics; Cance

4. — Conseil supérieur de l'eau en Algérie. — Demande de candidatures (p. 1425).

5. — Dépôt de rapports (p. 1425).

6. — Dépôt d'un avis (p. 1425).

7. — Dépôt d'une proposition de loi modifiée par le Sénat (p. 1425).

8. — Ordre du jour (p. 1425).

PRESIDENCE DE M. JEAN CHAMANT

vice-président.

La séance est ouverte à quinze heures.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

CONSEIL SUPERIEUR POUR LE RECLASSEMENT PROFESSIONNEL ET SOCIAL DES TRAVAILLEURS HANDICAPES

Nomination de deux membres.

M. le président. L'ordre du jour appelle la nomination de deux membres du conseil supérieur pour le reclassement professionnel et social des travailleurs handicapés.

Les candidatures de MM. Mariotte et Camino ont été affichées le 16 juin 1960 et publiées à la suite du compte rendu des séances du même jour et au *Journal officiel* du 17 juin.

Elles seront considérées comme ratifiées et la nomination prendra effet à l'expiration du délai d'une heure suivant le présent avis, sauf opposition signée par trente députés au moins et formulée avant l'expiration de ce délai.

Avis en sera donné à M. le Premier ministre.

— 2 —

QUESTION ORALE SANS DEBAT

M. le président. L'ordre du jour appelle une question orale sans débat.

CONFÉRENCE DE GENÈVE SUR LE DROIT DE LA MER

M. le président. M. René Pleven demande à M. le ministre des affaires étrangères : 1° quels ont été les principes directeurs de l'action des représentants de la France et de la Communauté à la Conférence de Genève sur le droit de la mer ; 2° si le Gouvernement de la République française et ceux de la Communauté se proposent de prendre des initiatives à la suite de l'échec des travaux de la conférence, la majorité qualifiée nécessaire à l'adoption des résolutions n'ayant pas été atteinte faute d'une voix ; 3° quelles seront les conséquences pour l'industrie française des pêches maritimes de l'extension des eaux territoriales et des zones de pêche réservées aux Etats riverains ; 4° de quelles lignes de base seront déterminées les eaux territoriales françaises et britanniques et les zones de pêche réservées dans la partie de la Manche où la Grande-Bretagne possède les îles anglo-normandes et les îlots des Minquiers et la France les îles Chausey, au cas où la limite des eaux territoriales et celles des zones exclusives de pêche seraient portées ultérieurement à six milles respectivement.

La parole est à M. le ministre des affaires étrangères.

M. Maurice Couve de Murville, *ministre des affaires étrangères,* Les principes directeurs de l'action des représentants de la France et de la Communauté à la conférence des Nations-Unies sur le droit de la mer étaient les suivants.

La France demeurait traditionnellement attachée au maintien de la limite de trois milles pour la largeur de la mer territoriale et cela aussi bien pour des raisons militaires — mobilité des flottes amies, surveillance des submersibles adverses — que pour des motifs touchant aux intérêts de la pêche hauturière pratiquée par notre armement jusqu'à la limite des eaux territoriales de différents pays, notamment dans l'Atlantique Nord.

Toutefois, la tendance de plus en plus répandue, surtout parmi les Etats jeunes, en faveur de l'extension des limites de la mer territoriale, fût-ce par mesures unilatérales, rendait désirable la conclusion d'un accord qui établirait une règle générale codifiant la matière et éviterait l'adoption par certains pays de dispositions individuelles excessives.

C'est dans cet esprit que la délégation française devait se rallier, au moment qui serait jugé opportun, à une formule transactionnelle, soutenue par les Etats-Unis et la plupart des pays de l'Europe occidentale, prévoyant la limitation à six milles de la mer territoriale — maximum acceptable pour des raisons de sécurité et de liberté de la navigation — et l'établissement au delà de cette limite d'une zone de six milles de pêche exclusive en faveur de l'Etat riverain, à charge par celui-ci d'y respecter les droits acquis par les Etats étrangers justifiant d'une pratique de cinq années de pêche dans ces régions.

Le compromis lui-même étant apparu insuffisant, nous avions accepté, en dernière instance, pour éviter l'échec de la conférence, un texte qui limitait à dix ans le maintien des droits acquis. C'est ce texte, proposé par le Canada et par les Etats-Unis, auquel a manqué, à une voix près dans le scrutin final, la majorité requise des deux tiers.

En exécution de ses instructions, la délégation française s'était opposée aux formules présentées par les partisans de la limite de douze milles — proposition soviétique, proposition des seize Etats afro-asiatiques, proposition mexicaine.

Depuis l'échec de la conférence, le Gouvernement veille avec attention aux projets que pourraient envisager certains gouvernements d'étendre leur zone de pêche nationale et d'en exclure les navires de pêche étrangers qui y exercent leurs activités traditionnelles.

Nos représentants ont été dès maintenant invités à rappeler dans certaines capitales la position française, conforme au droit des traités en vigueur, et à souligner que, la conférence de Genève ayant échoué, rien n'autoriserait l'adoption de mesures unilatérales contraires aux droits existants.

Le Gouvernement n'en reste pas moins prêt à contribuer à la recherche d'une solution du problème des eaux de pêche. Il a pris connaissance avec satisfaction des dispositions de certains gouvernements étrangers à en reconnaître la nécessité. Des échanges de vues sont en cours.

L'extension de leur mer territoriale par les Etats tiers, dont nos armements fréquentent les eaux côtières, ou la création par ces Etats de zones contiguës de pêche se traduirait évidemment pour nos ressortissants par des pertes de production sensibles. Mais il serait très difficile de vouloir évaluer le montant de ces pertes avec un degré d'approximation satisfaisant.

En effet, les statistiques à la production dont disposent les services compétents ne sont pas établies sur la base des Etats qui sont riverains des zones où les captures sont effectuées, mais sur la base de zones délimitées en fonction de facteurs techniques et biologiques.

En outre, dans l'hypothèse où il nous serait possible de connaître la production par pays riverain des zones de pêche, il serait encore plus difficile d'effectuer une ventilation permettant de déterminer d'une façon valable l'importance des prises en fonction des distances de la côte auxquelles elles sont effectuées.

Les droits des ressortissants anglais et français en matière de pêche sont fixés, en ce qui concerne la Manche, par une convention conclue entre les deux pays le 2 août 1839. Ces droits ont été précisés pour les îles Minquiers et des Ecrehous, par un accord en date du 30 janvier 1951.

La convention en question prévoyait que la ligne de base à partir de laquelle serait mesurée la distance de trois milles en deçà de laquelle la pêche serait réservée aux nationaux de chacun des Etats contractants serait la laisse de basse mer et, dans le cas de baies dont l'ouverture n'excède pas dix milles, à partir d'une ligne droite allant d'un cap à l'autre.

Aucun changement ne pourrait donc intervenir à l'égard des modalités de délimitation, si ce n'est par voie d'un accord entre les deux pays modifiant les règles actuelles.

M. le président. La parole est à M. Pleven.

M. René Pleven. Monsieur le ministre, je veux d'abord vous remercier d'avoir répondu d'une manière aussi précise et détaillée aux quatre points de la question orale que je vous avais posée.

Ainsi que vous le savez, dans les quarante-huit heures qui avaient suivi la fin de la conférence de Genève, le ministre britannique de l'agriculture et des pêches, qui dirigeait personnellement la délégation anglaise à la conférence de Genève, avait exposé à la Chambre des Communes les résultats malheureusement négatifs de la conférence et la politique qu'avait suivie le Gouvernement anglais au cours de cette conférence et celle qu'il comptait suivre dans l'avenir.

Le principal objet de ma question était d'obtenir du Gouvernement français, par votre voix, qu'il nous expose, à nous aussi, la position qu'il avait adoptée.

Malheureusement, alors que l'Angleterre a une conscience très aiguë de ses intérêts en la matière du fait qu'elle est une puissance maritime et qu'elle sait tout ce qu'elle doit à la mer, l'opinion publique française est beaucoup plus distraite à cet égard. Cependant, le pain de milliers de travailleurs, soit sur mer, soit sur terre, dépend de l'industrie des pêches maritimes.

Je note avec beaucoup de plaisir les explications que vous venez de donner. Je crois, en effet, que la France ne pouvait être favorable à la limite des eaux territoriales de douze milles qui était défendue par la délégation soviétique et par la délégation mexicaine. Je constate que la délégation française a été favorable au compromis — d'origine canado-américaine — qui tendait, puisqu'il fallait faire en quelque sorte la part du feu, à porter à six milles la limite des eaux territoriales et à six autres milles la limite des zones de pêche contiguës aux eaux territoriales, où seraient réservés les droits exclusifs des Etats riverains.

Mais, monsieur le ministre, il est un point de votre réponse sur lequel je voudrais, si ce n'est pas abuser, vous demander une précision supplémentaire.

Vous avez certainement connaissance que, dans certains pays, on envisage actuellement, à l'instar de ce qui s'est passé en Islande, de modifier unilatéralement la limite des eaux territoriales et la limite en-deçà de laquelle les droits de pêche sont exclusifs.

Dans le cas où un pays modifierait ainsi unilatéralement cette loi de la mer qui résulte d'un usage international très ancien, la protection de la marine nationale serait-elle accordée aux pêcheurs et aux chalutiers français, comme le Gouvernement anglais n'a pas hésité à le faire pour ses ressortissants qui voulaient pêcher dans les eaux territoriales de l'Islande, dont celle-ci avait étendu les limites par un acte discrétionnaire ? J'aimerais, monsieur le ministre, obtenir une réponse précise sur ce premier point.

En second lieu, évoquant ainsi une des conséquences à mon avis les plus néfastes de l'échec, à une voix de majorité, de la conférence de Genève, je désirerais connaître les mesures que le Gouvernement français compte proposer — car elles ne peuvent

résulter que d'un accord international — en vue d'assurer une meilleurs préservation des espèces et la protection des fonds de la mer.

Mes chers collègues, chacun doit se rendre compte de ce que représente, dans l'économie française, l'industrie des pêches, soit directement, soit indirectement par son prolongement qu'est l'industrie de la conservation du poisson. Son chiffre d'affaires atteint plusieurs dizaines de milliards d'anciens francs. Vous devez également savoir que des milliers d'hommes ne vivent que par la pêche, directement ou indirectement ; et l'activité de ces industries et de ces hommes se trouve menacée, non seulement par les projets de certains pays qui veulent arbitrairement, discrétionnairement, étendre la limite des eaux dans lesquelles les droits de pêche leurs seraient exclusivement réservés, mais encore, hélas ! par l'effroyable gaspillage, l'effroyable déperdition des ressources biologiques des mers qui résultent de la modernisation des engins de pêche et de la mise en œuvre de plans par un certain nombre de pays qui, jusqu'alors, étaient à peine présents sur les océans.

Je demande sur ce point, à M. le ministre des affaires étrangères, s'il peut nous donner un complément d'information.

Enfin, je remercie M. le ministre des précisions qu'il a apportées sur une question plus particulière, mais qui est bien connue de tous les spécialistes du droit international et du droit maritime, celle qui nous avait conduits jadis à une instance devant la Cour de la Haye, opposant le Gouvernement français au Gouvernement britannique, je veux parler des droits de pêche autours des îlots des Minquiers, auxquels on me pardonnera de porter une affection particulière.

Monsieur le ministre, le but de ma question était de m'assurer que si, finalement, un accord était conclu dans le cadre ou en dehors de la conférence de Genève entre la France, l'Angleterre, d'autres pays, pour modifier les zones des eaux territoriales, en aucun cas les droits de pêche qui ont été reconnus aux pêcheurs bretons et normands autour des îlots des Minquiers par l'accord du 30 janvier 1951 ne seraient modifiés.

Dans le projet de compromis qui a échoué devant la conférence de Genève, il avait été prévu que, pendant une durée de dix années, seraient préservés, dans la zone de six milles où les droits de pêche seraient exclusivement réservés aux Etats riverains, les droits de pêche des pays qui les y auraient exercés au cours des cinq années précédentes.

Il est bien évident que les droits de la France dans l'archipel des Minquiers remontent à beaucoup plus de cinq ans, je peux même dire à beaucoup plus de cinq siècles ! Je voudrais donc être assuré que, quoi qu'il arrive, l'accord du 30 janvier 1951 sera respecté et je vous serai reconnaissant, monsieur le ministre, si vous pouvez donner quelques précisions complémentaires sur ce point.

M. le président. La parole est à M. le ministre des affaires étrangères.

M. le ministre des affaires étrangères. J'indique tout d'abord à M. Pleven que je suis très heureux qu'il ait posé une question orale sur le droit de la mer et sur la conférence de Genève qui s'est tenue il y a quelques mois. Car les problèmes de la pêche sont d'une grande importance, à la fois économique et humaine, et il était bon que le Parlement eût l'occasion d'être informé officiellement du déroulement des négociations et de la position prise par le Gouvernement français à ce sujet.

Evidemment, la question ne présente pas une importance aussi grande pour nous que pour la Grande-Bretagne, par exemple, où, ainsi que M. Pleven vient de le rappeler, le ministre compétent fit aussitôt rapport à la Chambre des Communes. Cependant, la pêche présente un intérêt considérable pour l'économie et la main-d'œuvre françaises.

Trois questions supplémentaires m'ont été posées par M. Pleven, auxquelles je vais m'efforcer de répondre dans la mesure de mes moyens, c'est-à-dire de mes connaissances.

M. Pleven m'a d'abord demandé ce qui se passerait si l'un des Etats sur les rives duquel nos pêcheurs ont l'habitude de pêcher prenait des mesures unilatérales de modification de limite de ses eaux territoriales ou des droits de pêche consentis aux étrangers.

Dans la réponse dont j'ai donné lecture, j'ai mentionné cette éventualité en précisant que, d'ores et déjà, le Gouvernement s'en préoccupait et était entré en rapport avec un certain nombre de gouvernements également intéressés. Je m'excuse de ne pas citer ces gouvernements ; je crois qu'il est préférable de m'en abstenir en séance publique. Quoi qu'il en soit, je peux donner à M. Pleven l'assurance que nous suivons la question avec une grande vigilance.

Que se passerait-il si, malgré nos démarches, en dépit de nos avertissements, certains gouvernements prenaient des mesures unilatérales ? Il m'est évidemment difficile de répondre avant l'événement. M. Pleven a rappelé le précédent du différend entre l'Islande et la Grande-Bretagne ; c'est maintenant un fait historique dans le droit international de la pêche. Tout ce que je peux dire, pour le moment, dans cette enceinte, c'est que, je le répète, nous suivons l'affaire avec vigilance. Le moment venu, face à des décisions, contraires à nos intérêts, prises par un gouvernement étranger, nous aviserions aux moyens les plus efficaces d'y faire face.

M. Pleven a posé une deuxième question d'un caractère plus général et, peut-être, d'une plus grande importance encore. Il s'agit des mesures à prendre pour éviter le gaspillage extraordinaire auquel tous les pays se livrent à l'heure actuelle avec les grands moyens techniques dont dispose la pêche hauturière.

Je dis franchement que je ne suis pas en état de répondre à cette question que je connais mal et qui est plutôt de la compétence de M. le secrétaire général chargé de la marine marchande et de la pêche.

Ce que je sais, c'est que les autorités responsables ont conscience de l'importance du problème et s'en préoccupent.

M. René Pleven. Voulez-vous me permettre de vous interrompre, monsieur le ministre ?

M. le ministre des affaires étrangères. Volontiers.

M. René Pleven. Monsieur le ministre, je suis préoccupé par le fait qu'au mois de mars dernier une conférence sur ce sujet a eu lieu à Moscou, à laquelle participaient la Grande-Bretagne et les Etats scandinaves. Je crois savoir que, malheureusement, la France n'y était pas représentée.

M. Edmond Bricout. Elle n'y avait pas été conviée.

M. le ministre des affaires étrangères. Je n'ai pas été informé de cette réunion. D'après la date citée, elle a eu lieu avant la conférence de Genève et peut-être en prévision de celle-ci. Je m'informerai, à ce sujet. Sans doute avait-elle en particulier pour objet la préservation des espèces.

M. Georges Coudray. Ce n'était pas l'objet de la conférence de Genève.

M. René Pleven. Elle avait deux objets.

M. le ministre des affaires étrangères. La conférence de Genève avait pour objet, d'une façon générale, depuis l'année dernière, le droit de la mer et les problèmes sur lesquels on ne s'était pas mis d'accord en 1959, c'est-à-dire essentiellement la question des eaux territoriales et des droits de pêche. Ce sont ces questions qui ont été discutées.

La troisième question posée par M. Pleven concerne un régime particulier que je connais bien, celui des îlots des Minquiers et des Ecrehous. Un accord particulier existe à ce sujet avec la Grande-Bretagne.

L'Assemblée peut être assurée que si nous concluons, soit avec la Grande-Bretagne seule, soit en même temps avec d'autres Etats, un accord relatif aux droits de pêche et à la fixation de limite des eaux territoriales, la question posée au sujet de ces îlots, dont nous connaissons l'importance pour les populations bretonnes et normandes, sera examinée d'une façon très particulière et on ne saurait douter que nous nous attacherons à maintenir les droits de pêche que la France possède là de temps immémoriaux.

— 3 —

QUESTIONS ORALES AVEC DEBAT

M. le président. L'ordre du jour appelle les questions orales avec débat.

PROTECTION DES PERSONNES ET DES BIENS DANS LA ZONE DE LACQ

M. le président. M. Guy Ebrard demande à M. le Premier ministre, devant les problèmes posés à l'échelon national par l'exploitation du gisement de Lacq, problèmes dont les décisions ressortissent à au moins sept ministères, si la politique générale que son Gouvernement entend suivre en matière énergétique garantit, dans les zones d'exploitation d'un gisement, la sécurité des personnes et la protection des biens et la date à laquelle il compte en assurer l'application à la zone de Lacq.

La parole est à M. Guy Ebrard.

M. Guy Ebrard. Monsieur le Premier ministre, les problèmes posés par l'industrialisation de la plaine de Lacq, et qui inté-

ressent une collectivité d'au moins 5.000 à 6.000 personnes, sont presque devenus du domaine public. La grande presse de province et de Paris les commente d'autant plus souvent que les solutions tardent à intervenir. Et c'est pourquoi il convient de les exposer ici aussi sérieusement et aussi objectivement que possible, dans l'espoir d'une solution rapide.

Je me permets de vous rappeler qu'au cours de la discussion de la loi de programme du ministère de la santé publique, le 14 mai 1959, j'avais eu le privilège d'attirer une première fois l'attention du Gouvernement sur le bouleversement économique et humain apporté par l'industrialisation de la plaine de Lacq.

M. le ministre de la santé publique, ayant exprimé dans ce débat le souhait de voir l'équipement hospitalier du pays se développer au même rythme que certaines régions en pleine expansion économique, il paraissait dès lors aisé d'harmoniser cet objectif légitime avec la réalité de Lacq. Celà n'a pas été fait.

Je soulignai à cette occasion la poussée démographique de cette zone et l'insuffisance des prévisions budgétaires scolaires. Cette insuffisance demeure.

Je soulignai l'insuffisance des moyens financiers mis à la disposition des communes pour leur équipement. Cette lacune n'a pas été comblée.

Au moment où certaines communes rurales se trouvent enclavées dans la zone des forages ou des puits, je demandai si la loi de programme sur l'équipement agricole prévoyait le regroupement en d'autres zones de certains agriculteurs, grâce à des dispositions financières concomitantes, et si leur protection et leur indemnisation sur place étaient assurées. Rien n'a encore été fait.

En raison du grand nombre des départements ministériels intéressés par ces problèmes, je sollicitai de vous, monsieur le Premier ministre, devant cette Assemblée et en votre présence, la création d'une commission interministérielle dont vous aviez estimé, par lettre, qu'elle était inutile. Mon appel est resté infructueux et vous avez même cru devoir me répondre qu'un organisme coordonateur n'était pas nécessaire. Pourtant, cette requête était logique, s'imposait même et, si je suis bien informé, vous avez été obligé de la reprendre à votre compte. Cette commission se serait réunie le 11 décembre ; cependant, aucune décision décisive n'a été prise.

Voilà un bilan de carence assez éloquent par lui-même pour que je me dispense d'y insister.

Cependant, le 13 novembre, à nouveau, à l'occasion de la discussion du budget du ministère de la santé publique, je formulai des avertissements circonstanciés et précis, en mettant en garde le Gouvernement, non plus, cette fois, sur les problèmes économiques résultant de l'industrilisation de la plaine de Lacq, mais sur les problèmes de sécurité et sur le problème humain dans son ensemble. Je rappelai solennellement, tout en soulignant les précautions qu'avaient pu prendre la Société nationale des pétroles d'Aquitaine pour apurer une atmosphère troublée chaque jour par la présence de 140 tonnes d'anhydride sulfureux, au stade d'une production journalière de 7 millions de mètres cubes — devant être ultérieurement portée à 20 millions de mètres cubes — qu'il convenait de veiller à la sécurité des populations et de s'assurer que, entre autres risques, ne s'installerait pas dans l'avenir une pathologie néfaste aux humains.

A côté du problème posé par le souci de l'avenir de la santé publique, j'avais attiré tout spécialement l'attention du Gouvernement sur l'insuffisance des moyens mis à la disposition des services pour lutter contre l'accident toujours possible. Le plan ORSEC applicable à Lacq n'avait jamais reçu qu'une voiture de commandement radio, trois appareils portatifs et une unité de lutte contre les feux d'hydrocarbures, les seuls moyens disponibles et substantiels étant ceux de la Société nationale des pétroles d'Aquitaine.

J'ai renouvelé ces mises en garde à plusieurs reprises en commission des finances. Les services départementaux des différents ministères intéressés, surchargés par l'évolution des tâches, devaient faire face à la situation sans moyens matériels et sans le personnel suffisant. Sans doute, les crédits en matière de protection civile ont-ils été, depuis, sensiblement augmentés en ce qui concerne le matériel. Mais il n'y a toujours pas une seule ambulance à la disposition de la direction de la santé publique.

Je terminai cette mise en garde en soulignant l'écrasante responsabilité que prenaient les pouvoirs publics dans l'éventualité d'un accident. Pourquoi, en particulier, n'avoir pas ménagé des zones de protection minimum autour des points qui peuvent se révéler dangereux ?

L'accident est, hélas ! survenu. Le 21 janvier, certaines conditions imprévisibles se sont trouvées réunies. Nous nous réjouissons de n'avoir eu à déplorer aucune mort ; il convient cependant de rappeler les conditions de l'accident pour en apprécier la portée et en tirer la leçon.

Par suite d'une condensation d'eau provoquée par le froid, une torchère, située au centre de l'usine, s'est brusquement éteinte, libérant ainsi dans l'atmosphère, pendant un court instant, une certaine quantité de gaz non épuré. Grâce au dispositif de sécurité prévu, ce gaz a pu être rapidement dirigée vers une autre torchère. Malgré la rapidité dès secours, plus de cent personnes furent intoxiquées, dont trente-trois durent être hospitalisées. Il faut, à cette occasion, noter la parfaite installation du service médical de sécurité de Lacq. Bien outillé, il comporte des appareils de réanimation, des installations fixes ou mobiles d'oxygénothérapie, ce qui facilita les interventions médicales. Le personnel de l'usine est protégé le mieux possible et doit le savoir.

Mais il convient aussi de préciser que les circonstances pourraient être, un jour, bien différentes.

En effet, l'émission de gaz ne dura qu'un très court instant et la nappe toxique fut dirigée par le vent en direction de la route nationale où ne se trouve aucun groupe d'habitations. Chacun s'accorde à reconnaître que ce sinistre aurait pu se transformer en catastrophe si les vents avaient dirigé la nappe vers les villages proches d'Arance ou d'Abidos où aucun secours n'était organisé. Par suite du délai d'intervention des moyens existants, on est en droit de se demander si tout secours n'aurait pas été vain et si des dispositions exceptionnelles ne doivent pas correspondre à un péril exceptionnel.

L'événement accidentel peut sans doute revêtir d'autres formes que l'éruption non contrôlée du gaz : l'explosion d'un puits par exemple. Les pollutions brusques ou accidentelles qui peuvent résulter d'un mauvais réglage des usines à soufre demeurent, elles aussi, inquiétantes et n'ont pas manqué de préoccuper la société.

Des efforts ont été entrepris à cet égard pour diminuer le tonnage de soufre dans les fumées, par un équipement approprié et une automation accrue. Des experts américains consultés n'ont pas apporté de lumières particulières, étant donné le faible rendement des usines aux Etats-Unis et l'emplacement des entreprises dans des points déshérités du territoire.

Il est certain que le problème est bien plus délicat à résoudre, la production du soufre s'effectuant en pleine région agricole, à proximité immédiate des villages et de vastes collectivités.

Nul ne peut en vérité prévoir la forme d'un éventuel sinistre, sinon toutes dispositions seraient prises pour la protection. Nul ne peut non plus affirmer qu'il surviendra. Les dispositifs qui ont été accumulés donneraient à penser que, dans toute la mesure du possible, l'événement accidentel a été cerné, autant que faire se peut, mais il demeure malgré tout possible. Il faut donc prendre toutes dispositions à cet égard et accumuler les précautions.

Seul le concours financier de l'Etat permettra d'accumuler ces précautions indispensables.

En effet, monsieur le Premier ministre, votre effort doit porter sur l'équipement des centres de secours.

Il doit exister à Lacq un centre de secours sanitaire permanent civil composé de tout le personnel nécessaire. Ce centre doit être doté d'appareils et de matériel de secours d'oxygénothérapie, de matériel d'urgence pour le traitement des brûlés, de voitures ambulances.

Il ne suffit pas de répondre, comme M. le ministre de la santé publique a bien voulu le faire à une question écrite que j'avais l'honneur de lui poser, en laissant entendre que l'équipement de l'hôpital d'Orthez serait ultérieurement envisagé. Il faut le prévoir tout de suite.

Tout le monde sait que, le 21 janvier, l'hôpital de Pau a dû surmonter des difficultés sérieuses du fait de l'occupation presque totale des lits de l'établissement au moment de l'accident et que des transferts de malades ont dû être effectués, de manière à permettre l'hospitalisation des asphyxiés dans des chambres du service de chirurgie et de médecine pourvus de rampes d'oxygénothérapie.

Prévenu de cet incident, et l'hôpital d'Orthez devant, en tout état de cause, être aménagé et étendu, il n'est pas admissible que votre gouvernement ne lui donne pas une priorité budgétaire et que, le plan directeur le concernant étant actuellement approuvé, n'engage pas hors programme sa réalisation immédiate.

Il semble que les moyens à mettre à la disposition de la direction départementale de la santé soient assez modestes, de l'ordre de cent millions de francs légers, pour qu'elle puisse faire face, comme il convient, à sa mission en cas d'accident, compte non tenu des moyens en personnels indispensables pour faire face à l'évolution des tâches.

En matière de protection civile, nos avertissements ont été davantage entendus et nous avons plaisir à reconnaître que le matériel mis à la disposition de la direction départementale est devenu substantiel.

Mais la création de centres de secours de protection civile à Lacq ou à Mourenx demeure indispensable. A côté d'équipes de sapeurs-pompiers professionnels, il est souhaitable qu'une formation nouvelle comprenne des spécialistes du sauvetage et des secours. Ce sont là aussi des crédits assez modestes de l'ordre de 100 millions de francs légers qui sont indispensables.

Vos services ont mis à la disposition des communes des masques à gaz. 4.500 masques ont été rendus disponibles, comprenant ceux mis à la disposition des populations par vos services et aussi par la Société nationale des pétroles d'Aquitaine.

Il n'est cependant pas concevable que ces appareils de protection n'aient été distribués que depuis un mois environ. Les maires des communes de la zone de Lacq — c'est vrai — se sont refusés à participer à leur distribution, prétendant ignorer leur fonctionnement et ne voulant en rien prendre la responsabilité de secours en cas de sinistre. Ils estiment qu'ils ne seraient pas, dans une telle éventualité, en mesure de prendre les dispositions qui conviennent et une vingtaine d'entre eux ont adressé une protestation à votre collègue, M. le ministre de l'intérieur.

Certains d'entre eux ont bien voulu revenir sur cette décision et nous les avons nous-mêmes priés de collaborer dans toute la mesure du possible avec l'administration.

Mais la responsabilité de l'Etat demeure et je ne saurais dissimuler l'émotion unanime des collectivités locales ressentie à la lecture de la réponse de M. le ministre de l'intérieur à ma question écrite n° 4127, question par laquelle je lui demandais les dispositions qu'il comptait prendre pour assurer la sécurité des personnes et la protection des biens.

Il m'a été répondu, le 12 mars, que la responsabilité était essentiellement locale.

Je m'élève énergiquement contre une telle interprétation de la réalité et des textes.

En tout état de cause, comment pourrait-on rejeter à l'échelon local une responsabilité qui tient à un fait exceptionnel unique en France et sans précédent ? Comment les maires, le département, le représentant du Gouvernement même pourraient-ils faire face au bouleversement apporté par l'exploitation du gisement, par l'inadaptation des textes à ce problème nouveau ?

C'est vouloir se décharger d'une responsabilité à laquelle chacun fait face sur le plan local comme il le peut et de son mieux, mais qui demeure du domaine gouvernemental.

M. le ministre de l'intérieur a invoqué la loi de 1884 imposant aux maires la responsabilité du secours. Mais la loi de 1884 avait-elle prévu l'exploitation d'un gisement de gaz toxique et la responsabilité, en l'occurrence, ne ressort-elle pas plus d'une interprétation du texte que du texte lui-même qui est invoqué ?

Les dimensions du risque de Lacq n'étaient pas prévues dans la loi de 1884 et dépassent toutes possibilités municipales.

Dès lors, les collectivités locales sont en droit de faire jouer l'article 97, 6° *in fine*, qui provoque l'intervention des pouvoirs publics.

La responsabilité des maires est ainsi dégagée. Il n'existe aucune responsabilité locale : celle de l'assemblée départementale et du préfet, en tant que représentant du département, n'est pas engagée par les textes.

Seul, l'article 107 du code municipal donne le droit au préfet, en sa qualité de représentant du Gouvernement, de prendre toutes mesures relatives au maintien de la salubrité et de la sécurité.

Il est prouvé que, juridiquement et pratiquement, les responsabilités incombent en fin de compte au Gouvernement.

Mais, à côté de l'événement accidentel, qui nécessite des moyens de protection et de secours, demeure le problème plus vaste posé par l'émission dans l'atmosphère de vapeurs nocives, le problème de la pollution atmosphérique.

Ce problème est posé par les dégagements de gaz survenant des puits en essai, les torches qui brûlent des gaz qui contiennent de l'hydrogène sulfureux, les cheminées des usines à soufre et les poussières de soufre.

Cette pollution résulte du rendement des usines à soufre. Ce rendement n'étant que de 96 ou 97 p. 100, on peut évaluer les pertes actuelles de soufre à 60, 80 tonnes par jour, soit 120 à 160 tonnes d'anhydride sulfureux rejetées chaque jour dans l'atmosphère.

Les essais de puits ont libéré des tonnages importants d'anhydride sulfureux dans l'atmosphère et des dégâts aux cultures ont été inévitablement enregistrés dans le voisinage.

A cet égard, il conviendrait, pour tous les agriculteurs dont les cultures ou le cheptel ont subi des dommages — et ils sont nombreux — que le Gouvernement consente à une médiation amiable, préférable à l'aridité des contentieux qui aigrissent toujours les rapports humains.

Sans doute des précautions ont-elles été prises par la société productrice : élévation des cheminées, élévation des torches, élévation de la température des fumées pour assurer leur dispersion dans l'atmosphère. Mais ces précautions sont fonction du plafond atmosphérique, en particulier lorsque ce dernier est bas.

Ces efforts paraissent néanmoins relativement encourageants, et ils doivent être poursuivis.

Mais les dosages fréquents d'air, les contrôles incessants, de vastes expérimentations, des dépistages collectifs sur les enfants et les adultes sont indispensables, et déjà entrepris.

Seule une étude minutieuse permettra de veiller aux accidents à distance pouvant résulter d'une intoxication chronique.

La commission instituée à l'échelon départemental dispose des observations de la médecine du travail à l'usine, de la coopération du corps médical de la région : médecins traitants, médecins de dispensaires, médecins inspecteurs des écoles, médecins contrôleurs de la sécurité sociale. Seule une étude d'ensemble et de longue durée sur toute la population vivant dans la zone de Lacq permettra des conclusions.

Il faut, monsieur le Premier ministre, que toutes les ressources nécessaires soient dégagées pour financer cette étude et j'aimerais obtenir de vous des assurances sur ce point.

Enfin, dans le doute, les enfants doivent pouvoir être envoyés au plein air.

Mais les recherches systématiques dans l'air de gaz toxiques peuvent seules donner des éléments probants concernant des risques à long terme qui doivent être envisagés, sans doute, mais que rien, dans l'état actuel des choses, ne permet de déceler.

En effet, les 319 prélèvements exécutés n'ont jamais atteint la concentration aggressive maximum tolérable, réserve étant faite que, dans une atmosphère régionale, le manque d'accoutumance aux polluants doit faire admettre des teneurs plus basses qu'en milieu professionnel. Si, d'autre part, le degré de pollution n'a jamais atteint le maximum tolérable conventionnel, sa moyenne, quoique faible, est constante et sur des surfaces limitées, dans des conditions météorologiques défavorables, certaines zones peuvent être exposées.

Le problème se pose aussi pour l'agriculture. La végétation accidentellement brûlée présenterait un appauvrissement en certaines espèces. De tels faits, s'ils se confirmaient, devraient être examinés à la lumière des travaux déjà effectués en Californie.

Le seuil étant inférieur à celui de l'organisme humain, il y a là une étude particulièrement importante à faire.

Le règne animal accidentellement intoxiqué mérite d'être surveillé conjointement et le problème des eaux doit être examiné de très près du fait des eaux résiduaires.

Ainsi donc, nous voyons que l'émission dans l'atmosphère de vapeurs nocives s'effectue chaque jour, mais que chaque jour, en contrepartie, des efforts sont entrepris pour contrôler ces vapeurs et les résorber.

Il va sans dire que l'émission de ces vapeurs intéresse une très vaste zone. Le problème qui se pose est toujours de savoir si, malgré les précautions qui pourront être prises pour les résorber au maximum, celles qui continueront à être émises pourront ultérieurement avoir une influence sur la santé publique et le règne animal. Nul ne peut le dire. Nul ne peut affirmer que telle pathologie surviendra ou ne surviendra pas. Les bons ou les mauvais prophètes n'ont pas droit de cité dans un débat aussi délicat, aussi sérieux. Tout au plus, la vigilance la plus absolue, la prudence la plus rigoureuse s'imposent-elles.

Un comité de savants a été constitué et associe ses efforts à ceux du représentant du ministère de la santé publique.

La notoriété de ses membres doit donner la plus absolue confiance aux populations et je tiens à souligner cette création qui est due à des efforts locaux conjugués qui ont su faire partager leurs soucis par des personnalités de réputation internationale.

Il vous appartient, monsieur le Premier ministre, d'appuyer financièrement ces efforts accomplis conjointement avec ceux qu'a diligentés M. le ministre de la santé publique et qui auront intérêt à être confrontés et associés. Je serais heureux, à cet égard, de recevoir également des assurances de votre part.

Accidents éventuels à long terme, accidents brusques auxquels on peut parer.

Demeure enfin le problème des zones que, en tout état de cause, les mesures de sécurité ne peuvent, en cas de sinistre,

protéger efficacement et sur lesquelles il convient de se pencher avec précision. Les accidents massifs, imprévisibles, aux conséquences immédiates, intéressent les localités les plus proches de l'usine d'exploitation.

Chacun s'accorde à reconnaître qu'il est des points particulièrement dangereux et que certains de leurs habitants peuvent courir, en dépit des moyens de protection, des périls aussi grands que les ouvriers qui travaillent dans l'usine.

C'est ainsi que le comité de la pollution atmosphérique, se référant à l'accident dû à l'extinction d'une torchère survenu le 21 janvier 1960, estime que doit être considéré comme zone dangereuse, en cas d'événement accidentel entraînant une émanation massive de gaz, une zone comprise dans un périmètre minimum de 600 mètres à partir des torches ou des puits et qu'il convient, en tout état de cause et sous réserve d'études ultérieures, de prendre toutes dispositions administratives, techniques et d'alerte qui s'imposent.

En ce qui concerne les zones *non ædificandi*, le comité insiste pour que les règlements d'urbanisme concernant les zones industrielles soient strictement observés.

Monsieur le Premier ministre, prenez vite vos responsabilités. Qu'on dise clairement quel point, quelle zone, quels villages doivent être évacués d'une manière inéluctable. Dès lors, que cette évacuation soit prescrite, exécutée et inscrits au budget de l'Etat les crédits permettant de dédommager tous ceux qui sont touchés par cette mesure.

On chiffre, dans l'état actuel des informations de presse dont nous disposons, à deux milliards de francs la dépense à intervenir. Que représentent deux milliards de francs dans le budget de la nation, alors que le gisement de Lacq lui apporte son gaz et les immenses possibilités économiques qui se rattachent à cette distribution d'énergie, alors que la production de soufre fait de la France le premier pays européen producteur et que nous venons, dans le monde, au deuxième rang, après le Mexique ?

Ne pensez-vous pas, monsieur le Premier ministre, que ce serait rendre justice à ces habitants que de les dédommager des inconvénients que cette richesse nationale leur fait subir ?

J'ose espérer que le Gouvernement ne voudra pas que, sous prétexte de finances, on joue avec la sécurité et la santé physique et morale des hommes.

Si les hommes doivent être protégés, il n'est pas admissible que vous nous opposiez la rigueur du ministère des finances pour renoncer à des dispositions qui vous paraîtraient convenables ou indispensables et qui, en tout état de cause, doivent intervenir au plus tôt.

La critique que j'adresse à votre gouvernement, c'est qu'il a fait traîner les décisions qui s'imposent et qu'il a laissé se dégrader une situation pour laquelle, en fin de compte, il faut bien que telle ou telle solution soit dégagée. Il est clair que vos services doivent prendre la responsabilité de déterminer les points névralgiques voisins de l'usine, les zones dangereuses à proximité des puits ou des canalisations de gaz brut, doivent arrêter une politique cohérente et coordonnée pour la sécurité des habitants.

Pourquoi laisser s'installer une panique inutile dans certains villages si vous êtes persuadé qu'il n'y a pas de risques ? Mais pourquoi aussi ne pas prendre des mesures rapides si vous sentez votre responsabilité engagée ? Voici treize mois que, à la fois, je réitère les avertissements de prudence à l'adresse de votre gouvernement et sollicite de lui sans succès une procédure expéditive.

Les points à évacuer étant délimités, il faut établir si certaines zones peuvent être dangereuses en certaines circonstances.

Là, le problème se pose, en effet, de savoir si la densité des moyens de secours peut permettre de neutraliser, à l'intérieur de telles zones, un éventuel danger et si l'on a humainement le droit d'imposer un risque éventuel à des populations qui y vivent traditionnellement et où l'habitat peut devenir inconfortable moralement et physiquement.

Monsieur le Premier ministre, si certains agriculteurs veulent quitter ces zones, qu'ils soient à même de pouvoir le faire librement et, dès lors, qu'un dédommagement intervienne, qui soit équitable.

Si, par contre, ils demandent à rester parce que l'amour pour leur terre est plus fort que leur souci du risque, alors votre gouvernement peut et doit exiger d'eux qu'ils se plient aux mesures de sécurité publique.

Le problème couvre, en effet, toute la vaste plaine de Lacq qui, en tout état de cause, vivra parce que la vie doit continuer en dehors des points névralgiques, à moins que, demain, à la lumière de nouvelles études scientifiques, apparaissent à leurs propos des difficultés que l'on ne discerne pas aujourd'hui.

L'économie agricole, dans toute cette région, a été bouleversée. Sans doute, les exploitants ont-ils retiré de leur terre des ressources en argent frais parfois importantes. Mais le morcellement rendra l'exploitation du sol impossible s'il n'est pas procédé à une réorganisation foncière plus ou moins poussée ; il est indispensable de la réaliser sans délai.

Le Gouvernement se doit, par des dotations budgétaires suffisantes, de promouvoir une vaste enquête ; le sort de chaque famille paysanne ayant été étudié, il sera ensuite possible d'établir un programme d'ensemble. On n'a que trop tardé pour le faire.

Car enfin, monsieur le Premier ministre, il faut en finir une fois pour toutes. La décision de construire l'usine de Lacq a été prise en 1955 lorsque la Société nationale des pétroles d'Aquitaine a résolu le difficile problème qui lui avait été posé pour les qualités de l'acier.

Le 1er juillet 1956, les assemblées de vingt communes ont délibéré pour solliciter la création du groupement d'urbanisme décidé le 4 novembre 1955. Or, le plan a été approuvé en conseil d'Etat le 9 avril 1960, il y a trois mois à peine, soit cinq ans après.

Ainsi, les dispositions essentielles ont-elles été prises après l'achèvement de l'usine, ce qui est incohérent et engage la responsabilité de l'Etat envers ces populations. L'Etat, en effet, a autorisé l'exploitation d'un gisement ou d'une usine qu'il estime aujourd'hui, à certains égards, dangereuse pour des populations dont il aurait dû, plus tôt, assurer la sauvegarde.

Monsieur le Premier ministre, la responsabilité du Gouvernement est donc engagée à l'égard de ces communes. Il faut en tirer rapidement les conclusions, en déduire aussi les conséquences financières.

Il conviendrait enfin que les budgets de ces communes, qui sont bouleversées et qui vivront en tout état de cause, soient dotés des crédits qui leur sont indispensables.

L'évaluation de ces besoins exceptionnels a été chiffrée : 200 millions de francs légers pour les écoles, 600 millions pour l'électrification, 300 millions pour l'assainissement, 100 millions pour un abattoir, 600 millions pour les adductions d'eau, presque 2 milliards de crédits qui sont attendus avec impatience et qui sont indispensables.

Voilà la contribution que doit la nation à cette partie du territoire en contrepartie de l'énergie et de la richesse qu'elle lui apporte.

Il n'y a rien, dans ces demandes, qui ne soit équitable, qui ne soit nécessaire, qui ne soit justifié.

L'effort consenti par l'assemblée départementale pour suivre le rythme imposé par Lacq, les efforts conjoints de la Société nationale des pétroles d'Aquitaine pour s'y associer ne peuvent éternellement durer. C'est au Gouvernement qu'il appartient de prendre le relais et de poursuivre très largement un effort de financement dont il aurait peut-être dû prendre l'initiative.

Monsieur le Premier ministre, mes chers collègues, voilà quelques réflexions que je me devais de formuler devant vous.

Dans ce débat délicat où l'industrie et la technique affrontent la vie agricole et une tradition aussi vive là que dans tous les villages de France, il appartient au Gouvernement, au-delà des problèmes posés par le gaz et l'acier, par les dosages, les tonnages, les machineries et le soufre, de songer à l'homme.

Comment ne pas comprendre l'émotion, la tristesse ou l'irritation de ceux qui, nés sur une plaine tranquille qu'ils comptaient léguer à leurs fils, voient leur vie bouleversée ?

Celui qui a le double honneur de représenter au Parlement ces populations rurales, en même temps que tous ceux qui concourent à l'exploitation du gisement, ouvriers, techniciens et cadres de Lacq, a le double devoir, et de faire entendre avec équité la détresse des uns et de souligner la contribution essentielle des autres à la richesse de la nation.

Mais comment pourrait-on ignorer l'état d'âme de ces familles qui voient leurs enfants changer leurs masques de carnaval pour des masques à gaz ?

Oui, à côté des risques, à côté des secours, vous devez vous pénétrer du côté humain du problème, mesurer le souci de tous ces foyers, vous pencher avec sollicitude sur ceux qui vivent, qui pensent et qui veulent légitimement pouvoir, ici ou ailleurs, épuiser leur labeur et leur vie en parfaite sécurité physique et en toute quiétude morale.

Ce capital moral n'a sans doute pas de prix et une ligne budgétaire ne l'appréciera jamais à sa vraie valeur, mais au moins permettra-t-elle de résoudre le problème matériel.

Si vous apportez une solution équitable et rapide, vous aurez fait bien plus encore : vous aurez permis qu'au travers de l'artificielle clôture d'une grande usine qui reste notre souci,

mais demeure notre fierté, la vieille terre donne la main à la jeune industrie et qu'une vaste collectivité, allumée aux torches ardentes du progrès mais fécondée par les qualités profondes du sol, vive dans une estime réciproque et dans l'indispensable amitié des hommes. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'industrie, au nom de M. le Premier ministre.

M. Jean-Marcel Jeanneney, *ministre de l'industrie.* M. le Premier ministre m'a demandé de répondre en son nom sur un problème qui concerne un très grand nombre de départements ministériels.

Je tiens d'abord à remercier M. Ebrard de l'esprit de mesure et d'objectivité avec lequel il a traité un problème difficile. Ses paroles n'en ont eu, pour moi, que plus de force.

C'est en effet un problème difficile que celui posé par l'aménagement de la région de Lacq, région naguère rurale et calme, comme l'ai dit M. Ebrard, et qui, tout à coup, s'est trouvée promue au rang des grandes régions industrielles françaises, du fait des découvertes réalisées dans son sous-sol.

Les difficultés qui apparaissent à ce sujet dépassent, par leur portée, le seul cadre de Lacq, car si, en ce lieu, elles sont particulièrement graves et pressantes, des difficultés analogues peuvent se présenter demain dans d'autres régions de France, sous l'effet du développement même des industries françaises et du progrès de certaines techniques. C'est là ce qui fait l'intérêt général de ce problème et motive la prudence avec laquelle on est obligé de l'aborder dès l'instant qu'on a le souci des deniers publics.

Comme M. Ebrard l'a indiqué, divers problèmes se posent. J'examinerai d'abord — je suis à peu près l'ordre de son exposé — celui de l'équipement général des collectivités, me réservant de traiter à la fin de mon intervention des nuisances et des risques.

Examinons d'abord le problème général de l'équipement des collectivités.

Il appartient au préfet d'assumer le rôle de coordonnateur local des efforts faits à ce sujet. Il a constitué un comité départemental de liaison et d'études des problèmes de Lacq, que M. Ebrard connaît bien pour avoir, très efficacement, participé à ses travaux et qui a établi et mis au point un programme dont l'exécution relève de plusieurs ministères.

Je conçois fort bien que ce qui paraît souhaitable — et qui exige d'ailleurs des crédits importants et des décisions nombreuses — n'ayant pas encore été totalement réalisé, des récriminations se soient produites. Mais il serait injuste de dire que rien n'a été fait. M. Ebrard ne l'a d'ailleurs pas dit.

En ce qui concerne, par exemple, les routes, l'Etat a versé une subvention de 1.600.000 NF. En ce qui concerne l'équipement sanitaire, l'hôpital de Pau a reçu une subvention du ministère de la santé publique de 1.200.000 NF, destinée à des aménagements comportant, notamment, l'établissement d'un service des grands brûlés, service particulièrement utile compte tenu des préoccupations qui sont les nôtres.

Il est exact que le ministère de la santé publique, en ce qui concerne l'hôpital d'Orthez, s'est borné jusqu'à présent à étudier la possibilité de son aménagement. S'il a fait porter son effort d'abord sur l'hôpital de Pau, c'est parce que la distance kilométrique de Pau et Orthez par rapport à Lacq n'est pas très différente — Pau est un peu plus loin — et que l'hôpital de Pau comprend des services généraux plus importants. Il apparaissait donc possible dans un délai plus court d'y réaliser des installations plus efficaces.

La croissance brutale d'une région pose aussi des problèmes scolaires. Je veux en dire quelques mots bien que la question n'ait pas été directement évoquée par M. Ebrard à cette tribune, comme il l'a fait en d'autres lieux.

A vrai dire, les accroissements de population qui se sont produits dans cette région de Lacq ont surtout porté sur la ville neuve de Mourenx. Deux groupes scolaires ont été construits dans cette ville, un autre groupe sera ouvert à la rentrée de 1962. Dès maintenant, et par anticipation, fonctionnent les classes de sixième et de cinquième. Certes, tout cela ne suffit pas à satisfaire absolument tous les besoins, mais marque un effort important pour fournir aux habitants de Lacq les moyens essentiels d'assurer l'instruction de leurs enfants.

Au-delà de ces interventions particulières à tel ou tel domaine, l'établissement d'un plan d'urbanisme était évidemment nécessaire. M. Ebrard a rappelé les longs délais qui avaient séparé le début des travaux d'établissement de ce plan et le moment où il a été enfin adopté, en avril 1960. Mieux vaut tard que jamais !

Ce plan détermine l'avenir de la région en matière d'urbanisme.

A vrai dire, à peine était-il promulgué que sa revision était envisagée sur certains points, notamment en ce qui concerne l'établissement de servitudes et de zones *non ædificandi.* L'établissement de ces zones est à l'enquête locale.

Dès maintenant et tel qu'il est, ce plan a classé comme « zone rurale » l'ensemble des terrains situés dans le périmètre de la concession qui ne constituent pas les zones industrielles à proprement parler.

Cela signifie que, dans cette zone dite rurale, il n'est plus permis de construire des locaux d'habitation, mais seulement des bâtiments ruraux, et uniquement sur des parcelles de plus de 2.000 mètres carrés.

Seuls, deux villages se sont vu concéder ce qu'on appelle des « périmètres d'agglomération » à l'intérieur desquels il est permis de construire. Mais les villages les plus proches de Lacq, c'est-à-dire Arance, Abidos et Lacq, sont tout entiers classés en zone rurale, ce qui signifie qu'on n'y peut construire de nouvelles habitations. Par conséquent, nous ne risquons pas de voir s'agglomérer, du fait de la croissance industrielle, une population d'ouvriers avec leurs enfants, à proximité de l'usine de la S. N. P. A. On voit bien la tentation qu'il y a, à partir du moment où une usine s'établit, pour les habitants de villages même menacés, de construire malgré tout de nouveaux locaux qui peuvent être très rentables parce que se louant très cher. Cela est heureusement rendu impossible par le plan d'urbanisme.

Il est vrai que ce plan d'urbanisme ne remédie en rien à une difficulté qui a été signalée par M. Ebrard, difficulté d'exploitation agricole tenant à ce que certaines parcelles ayant été, non point expropriées, mais achetées par la S. N. P. A. ou par d'autres entreprises industrielles établies dans la région, il est des exploitations rurales qui ne comportent plus la superficie nécessaire à une exploitation rationnelle. Il y a là un problème qui, à vrai dire, ne peut convenablement se résoudre que dans le cadre d'une société d'aménagement foncier et d'établissement rural. La loi d'orientation agricole qui a été votée par cette Assemblée, et dont on peut espérer qu'elle verra rapidement le jour prévoit, dans un cadre général, la constitution de telles sociétés. Je pense que c'est à la région de Lacq qu'une des premières applications de la loi nouvelle devrait être faite.

Le problème de savoir s'il faut aller au-delà en ce qui concerne l'urbanisme et établir de véritables zones *non aedificandi*, se trouve posé par le projet d'amendement au plan d'urbanisme qui a été présenté et qui est à l'heure actuelle à l'enquête. Compte tenu de ce que j'ai dit du classement en zone rurale de la plupart des terrains, le problème n'a plus un caractère d'urgence.

Restent deux problèmes qui sont plus directement de la compétence du ministre de l'industrie, celui des nuisances et celui des risques créés par l'exploitation du gaz de Lacq.

Les nuisances — il ne faut pas le dissimuler — ont été réelles dès le début de l'exploitation de l'usine de Lacq. Encore doit-on dire qu'à aucun moment il n'a pu être établi que ces nuisances aient atteint un degré de réelle nocivité. Comme l'a indiqué M. Ebrard, toutes les mesures qui ont été effectuées montrent que le seuil de tolérance qui est communément admis dans les grandes agglomérations ou dans les grandes zones industrielles n'a jamais été atteint.

Il est évident que dans cette campagne, naguère à l'air pur, l'existence de ces nuisances est plus sensible qu'ailleurs. Il faut dire aussi qu'à côté des nuisances physiologiques existent ce qu'on peut appeler les nuisances olfactives qui, pour non dangereuses qu'elles soient, constituent incontestablement une gêne pour les populations avoisinantes, gêne d'ailleurs très inégale selon les moments, selon la situation météorologique, mais que nul ne saurait méconnaître.

Donc, dès l'origine du fonctionnement de cette usine, des nuisances sont apparues, et l'on a pu légitimement craindre que leur intensité soit proportionnelle au volume de gaz et de soufre produit par l'usine de Lacq. Comme l'on savait qu'il y avait un programme de développement échelonné sur trois années, on était tout à fait en droit de se demander si le simple développement de l'usine n'allait pas rendre les nuisances intolérables.

Des efforts très importants, auxquels M. Ebrard a d'ailleurs rendu hommage, ont été faits par la S. N. P. A. pour améliorer ses techniques et, par là même, pour réduire les quantités de gaz nocif qu'elle lance dans l'atmosphère du sommet de ses cheminées hautes de plus de cent mètres.

Elle y était incitée par son devoir à l'égard des habitants, et aussi par la crainte des mesures que l'on risquait de prendre contre elle.

Je dirai aussi qu'elle y était incitée par une autre considération : pour réduire les nuisances, il fallait essentiellement qu'elle récupère une plus grande proportion du soufre contenu dans le gaz ; et, bien entendu, plus elle en récupère, plus elle dispose de soufre pour la vente. Il y a donc une sorte d'heureuse conjonction entre les exigences de la santé des habitants et la productivité en soufre de l'usine de Lacq.

Nous sommes ici dans un domaine d'avant-garde au point de vue technique. La S. N. P. A. a recherché, en France et à l'étranger, toutes les inventions techniques de nature à lui permettre une meilleure épuration des gaz et une meilleure récupération du soufre. Elle n'a cessé de faire des expériences, dont certaines, qui se sont révélées heureuses, sont actuellement poursuivies à l'échelle semi-industrielle.

C'est grâce à ces efforts, grâce aux progrès techniques réalisés que l'intensité des nuisances causées par l'usine de Lacq ne paraît pas avoir augmenté paralèllement à l'augmentation de la production. Bien au contraire. Deux séries de mesures à un peu moins d'un an d'intervalle ont été faites par le comité de lutte contre la pollution atmosphérique. Or, bien que la production de Lacq ait augmenté, les degrés de concentration des gaz nocifs dans l'atmosphère sont moindres lors de la seconde série de mesures que lors de la première.

Tout cela a été accompli sous le contrôle scientifique du comité de lutte contre la pollution atmosphérique, aux travaux duquel je viens de faire allusion. Cet organisme fonctionne grâce à une participation du ministère de la santé publique, couvrant 86 p. 100 des dépenses, et grâce à une subvention du conseil général. C'est une création extrêmement heureuse. Ce comité est indépendant aussi bien de la S. N. P. A. que du Gouvernement, et sa composition est telle qu'il offre toutes les garanties scientifiques qu'on peut souhaiter. Il effectue des mesures qui conduisent aux conclusions relativement optimistes que je viens d'exposer, étant entendu, bien sûr, que les conséquences à long terme, comme M. Ebrard l'a dit avec une compétence que je n'ai pas — car je ne suis pas médecin, et il l'est — sont, comme toujours, très difficiles à connaître, mais on s'attache à les déceler.

Donc, en ce qui concerne les nuisances, nul ne conteste qu'un très gros effort ait été fait par la Société nationale des pétroles d'Aquitaine. Celui-ci doit être poursuivi.

Ce n'est pas là, en vérité, ce qui motive l'inquiétude et, dirai-je, l'angoisse dont M. Ebrard s'est fait l'interprète à cette tribune ; ce sont les risques.

Y a-t-il des risques ? Quels sont-ils et comment y faire face ?

La réponse n'est pas aisée. Qu'il y ait un risque, nul ne peut le nier. L'incident du 21 janvier que M. Ebrard a rappelé, pourrait suffire à le prouver. Mais des risques, il y en a partout et toujours dans la vie ; et l'ampleur des dépenses que la collectivité peut assumer doit, dans une certaine mesure, être fonction de l'ampleur, de l'intensité et — serais-je tenté de dire — de la probabilité du risque.

Or, à cet égard, les études et les enquêtes que j'ai fait effectuer de divers côtés, ne nous ont pas apporté de précision telle que, ou bien l'on puisse affirmer que le risque existe mais qu'il est infime et qu'il n'est besoin de rien faire, ou bien que l'on puisse dire : le risque est énorme et la probabilité assez élevée pour que, de toute urgence et quoi qu'il en coûte, il faille évacuer deux, trois, quatre ou cinq villages.

C'est en vérité entre ces deux situations que nous nous trouvons.

A quoi pouvons-nous faire appel pour essayer de mesurer, d'apprécier l'ampleur du risque ? D'abord à l'expérience que nous fournissent les accidents précédents, d'autre part à la connaissance des dispositifs qui ont été adoptés par la S. N. P. A. pour limiter ces risques au maximum.

Les expériences que constituent les accidents précédents sont au nombre de deux.

Au moment même où a été foré le premier puits, en décembre 1951, l'extraordinaire pression du gaz de Lacq, qui a surpris les foreurs, a fait jaillir brusquement dans l'atmosphère le gaz à sa température et dans sa composition naturelles. Rien ne s'est produit. La gaz a jailli extrêmement haut — du fait de son énorme pression — et des personnes qui se trouvaient à quelques dizaines de mètres n'ont pas été incommodées. Chose curieuse même, il semble qu'à proximité immédiate on n'ait perçu à peu près aucune odeur de soufre, alors que, étant donné l'ampleur du jet, on sentait le soufre à plusieurs dizaines de kilomètres de là. D'où les experts sont portés à conclure que si, demain, une tête de puits venait à sauter par suite d'un accident quelconque, cela ne comporterait pas non plus de risque important pour le voisinage. Voilà pour ce qui est des puits.

En ce qui concerne les conduites, le risque est peut-être plus grand, parce que le gaz y circule sous une pression moins forte et qu'on ne peut pas être sûr qu'en cas d'éclatement il jaillirait vers le ciel, comme dans le cas d'une tête de puits.

Des précautions techniques ont été prises par la S. N. P. A. dès la construction et je tiens à les indiquer à l'Assemblée.

Tout d'abord, les conduites sont très étroitement cloisonnées, de telle manière que si une fuite vient à se produire, des dispositifs ont pour effet d'isoler la section détériorée, d'arrêter le gaz et par conséquent de limiter très fortement les émanations qui risquent de se produire.

Ensuite, dans les endroits où un accident serait particulièrement dangereux, à proximité des routes ou des villages, les conduites ont été placées à l'intérieur d'une enveloppe double où le gaz qui pourrait s'échapper du tuyau serait ramené à des torches et brûlé.

Un problème se pose cependant lorsque les conduites — et c'est le cas à Arance — passent presque au milieu du village. C'est probablement là qu'il est le plus difficile d'évaluer le risque et là également qu'il est le plus important.

Des dispositifs de sécurité avaient été prévus dès l'origine. On peut dire qu'ils ont fonctionné et même bien fonctionné lorsque, le 21 janvier dernier, par suite de circonstances atmosphériques exceptionnelles, une torche s'est éteinte et que du gaz acide s'est répandu dans l'air. Il y avait malgré tout une imperfection technique qui paraît bien avoir consisté dans un dispositif tel que de la vapeur d'eau risquait de se condenser et s'est effectivement condensée et a éteint les torches.

A la suite de cet accident, des transformations assez importantes ont aussitôt été apportées aux installations pour que ce risque n'existe plus.

Seulement, il reste qu'on manipule dans cette usine, et particulièrement dans la partie qui est proche du village d'Arance, des gaz toxiques et qu'on ne peut jamais affirmer qu'on est tout à fait à l'abri d'une explosion ou d'un événement tel que du gaz se répande dans l'usine et à proximité immédiate.

En vérité, ce n'est guère que le village d'Arance qui paraît être concerné par ce risque. Les autres villages dont on a parlé sont un peu plus éloignés de l'usine et surtout il se trouve que les parties de l'usine qui en sont les plus proches ne sont pas dangereuses.

Donc ce n'est guère que pour le village d'Arance que le problème de l'évacuation de sa population peut se poser.

Il y a deux considérations qui doivent entrer en compte dans notre décision.

La première considération est purement humaine. Doit-on, devrait-on imposer l'évacuation, même à des habitants d'Arance qui ne souhaiteraient pas s'en aller malgré le risque ? Il convient, en effet, d'indiquer que parmi les solutions possibles l'une consisterait à dire à tous les habitants : « Que vous le vouliez ou non, vous devez partir », et l'autre à leur dire : « Si vous voulez partir, on vous indemnise ; si vous voulez rester, restez, mais à vos risques et périls ».

Ce n'est pas le lieu, ni le moment d'une longue discussion philosophique sur la question de savoir s'il faut assurer la sécurité des hommes malgré eux et s'il appartient ou non à l'Etat, dans un cas comme celui-là, d'imposer le départ, même à ceux qui voudraient courir le risque. Il n'est pas évident qu'il ne faut pas le faire, car si des habitants courent le risque pour eux-mêmes, ils le courent aussi pour leurs enfants. Le problème humain est donc très délicat.

Il y a, d'autre part, une considération de caractère financier ; qu'est-ce que cela coûterait et qui paierait ?

Qu'est-ce que cela coûterait ? Il est très difficile de le dire. Pour essayer de le savoir avec précision et aussi vite que possible, et si possible avant ce débat, j'avais demandé qu'à titre très officieux l'analyse du cadastre fût faite et des évaluations établies de façon à essayer de chiffrer le coût d'une évacuation complète du village d'Arance.

Hélas, le cadastre d'Arance, paraît-il, se trouve parmi ces trop nombreux cadastres de France qui n'ont pas été revisés depuis plus d'un siècle. Tant et si bien qu'une évaluation rapide du coût n'a pas paru possible.

Qu'est-ce que cela coûterait ? Voilà donc une première question à laquelle je ne peux pas répondre. M. le député Ebrard a avancé le chiffre de 2 milliards. Il est un peu supérieur à ce qui m'avait été indiqué approximativement.

A vrai dire, le coût dépend dans une large mesure des conditions juridiques de l'opération. On a le devoir de dire, en effet — et M. Ebrard ne l'a d'ailleurs pas célé — que si la découverte du gaz de Lacq et l'exploitation de cette richesse naturelle ont perturbé dans une large mesure la vie de la région, causé bien des soucis aux municipalités, aux administrateurs, aux élus, créé incontestablement des gênes pour beaucoup de ses habitants, elles ont été aussi une source d'enrichissement pour nombre d'habitants de cette région. Tous les terrains utilisés à Lacq, soit par la S. N. P. A., soit par les usines chimiques qui s'installent un peu plus loin, ont été acquis à l'amiable et à des prix dont le moins qu'on puisse dire est qu'ils ne sont pas loin du décuple de la valeur des terres avant la découverte du gaz de Lacq.

En lisant la presse, on voit avancer par certains habitants de la région d'Arance des prétentions qui paraissent encore plus élevées, et qui aboutiraient à des prix de plus de trois millions de francs l'hectare, alors que c'est une région où la valeur du terrain, avant la découverte, était sensiblement inférieure à 300.000 francs l'hectare.

On me dira et ce sera juste : ce n'est pas une raison parce que certains ont pu vendre leur terrain dans des conditions très avantageuses pour que d'autres soient conduits à rester sous la menace du risque, eux qui n'ont pas vendu, qui ne sont pas partis, à qui on n'a pas acheté.

C'est vrai, mais d'un autre côté on aperçoit du même coup qu'il ne serait pas non plus concevable que la Société nationale des pétroles d'Aquitaine soit invitée à acquérir, à n'importe quel prix, tout le territoire que constitue le village d'Arance.

Je dis soit invitée à acheter, car le problème se pose de savoir — et c'est un premier problème juridique — si l'Etat en tant que puissance publique ou en tant que concédant a le droit ou non d'imposer cet achat à la Société nationale des pétroles d'Aquitaine. A première vue, il ne le semble pas ; je dis : à première vue.

Le deuxième problème juridique qui se pose est celui de savoir s'il est possible ou s'il serait possible de recourir éventuellement à l'expropriation pour évacuer le village d'Arance.

C'est une des questions juridiques les plus compliquées qu'il m'ait jamais été donné de rencontrer. Ayant moi-même essayé de l'étudier avec mes collaborateurs, j'avoue ne pas être arrivé à une conclusion précise. Comme il convient, j'ai donc consulté le conseil d'Etat. Celui-ci s'est penché avec un très grand intérêt sur ce problème car, comme disent les chirurgiens, c'est un « beau cas », juridique s'entend ! L'avis qu'il a émis — d'ailleurs avec une promptitude à laquelle je tiens à rendre hommage, car il s'est écoulé très peu de semaines entre le moment où il a été demandé et le moment où il a été donné — m'a été remis hier soir. Il est d'une subtilité telle qu'il me faudra quelque délai pour en tirer des conclusions pratiques. (*Sourires.*) C'est tout ce que j'en peux dire.

Mon impression, à la lecture rapide de cet avis, est qu'il n'est peut-être pas impossible de recourir à l'expropriation, mais que n'est pas très clairement établi qui devrait en supporter les frais.

J'en suis arrivé — et cela, d'ailleurs, se rattache à une observation du conseil d'Etat lui-même, — à me demander si le problème que nous avons à résoudre et qui peut se poser ailleurs, ne devrait pas appeler une législation particulière.

En effet, notre civilisation industrielle se développe et j'ai bien le sentiment que l'appareil juridique que constitue la loi sur les établissements classés n'est pas tout à fait adapté aux exigences du développement industriel et de la sécurité des populations.

La situation que nous connaissons à Lacq et que nous risquons de trouver ailleurs est juridiquement la suivante : la puissance publique a le droit de fermer un établissement classé s'il ne remplit pas les conditions de sécurité voulues et s'il lui paraît vraiment dangereux ; mais elle n'a pas le droit de lui imposer l'achat des terrains voisins ; elle n'a pas non plus le droit d'obliger les propriétaires voisins à vendre leurs terrains à l'entreprise dangereuse.

Or, qui pourrait prétendre et qui oserait demander d'ailleurs que pour résoudre un problème de cette nature, on ferme purement et simplement l'usine de Lacq ?

Cela est évident pour l'usine de Lacq, compte tenu de toutes les industries qui, à travers la France, voient leur activité suspendue à son exploitation. Mais à un moindre degré, cela serait vrai également pour bien d'autres établissements plus ou moins dangereux, dont la fermeture ne mettrait pas en cause le fonctionnement de toute l'industrie française, mais serait regrettée et même dénoncée par les habitants du voisinage eux-mêmes, qui très souvent en tirent leur gagne-pain.

L'Assemblée comprendra que je ne lui indique pas aujourd'hui même — ayant eu en main hier soir seulement l'arrêt du Conseil d'Etat — quelles solutions de caractère général le Gouvernement entend proposer, mais il semble bien que si l'on veut vraiment régler le problème — ce problème-là et d'autres — une loi de portée générale soit nécessaire. C'est dire que le Parlement aura encore l'occasion d'en discuter.

Je conçois bien ce que cette réponse très juridique peut avoir de décevant. Ce n'est pas la faute de ce Gouvernement si on n'a pas d'avance — il était difficile, je le reconnais, de le faire — en 1952, 1954 ou 1955 prévu la difficulté des problèmes que la mise en exploitation du gaz de Lacq allait poser.

Des efforts ont été entrepris et continueront à l'être dans l'ordre de l'équipement. M. Ebrard a lui-même souligné les progrès récents qui ont été réalisés en ce qui concerne l'équipement des secours, la protection civile et la distribution, enfin opérée, de masques. Je pense, comme lui, que la constitution d'un centre de secours à Lacq ou à Mourenx est hautement souhaitable. Le ministère de l'intérieur est également de cet avis ; c'est pour lui un problème de crédits.

Je dis donc que seront poursuivis tous les efforts nécessaires pour l'équipement, pour la protection, pour les systèmes d'alerte.

Quant à la question de savoir si le village d'Arance doit être évacué, s'il peut être évacué et dans quelles conditions financières il peut l'être, j'ai le regret de dire aujourd'hui que je ne peux pas apporter une réponse définitive à cette question. (*Applaudissements.*)

M. le président. J'informe l'Assmblée que se sont fait inscrire dans ce débat MM. Commenay, Nilès, Sallenave.

Conformément à l'article 135 du règlement qui charge le président de séance d'organiser le débat au vu de la liste des orateurs inscrits, je demanderai à chacun d'eux, étant donné la longueur d'ailleurs nécessaire des observations présentées aussi bien par l'auteur de la question que par M. le ministre de l'industrie, de limiter à cinq minutes la durée de son intervention. Après quoi l'auteur de la question pourra répondre à M. le ministre de l'industrie.

La parole est à M. Commenay.

M. Jean-Marie Commenay. Monsieur le ministre, le département que j'ai l'honneur de représenter est très voisin du gisement de Lacq. De nombreux ouvriers au surplus travaillent dans cette zone d'exploitation. C'est pourquoi j'entends m'associer fermement aux observations que vient de présenter au sujet de la sécurité mon collègue béarnais M. Ebrard.

Il appartient de mettre en place — je crois que le Gouvernement semble s'y disposer — une protection efficace pour les populations, pour les ouvriers et les employés.

Les applications à la vie quotidienne du progrès scientifique comportent généralement une contrepartie dangereuse. Les informations récentes venues de la zone de Lacq dont je suis moi-même un voisin immédiat, nous montrent combien tout de même, malgré votre optimisme, les périls font cortège au développement industriel.

Il a fallu la guerre et peut-être aussi des expériences cruelles, telles que l'incendie des Landes en 1949, pour que l'on en vienne à élargir au temps de paix la conception de l'organisation mise sur pied en temps de guerre.

Une réalisation aussi importante que le complexe de Lacq mérite une protection d'autant plus sérieuse que les risques sont plus sévères.

La préservation des personnes, et notamment des ouvriers, doit y être spécialement vigilante et constante et, monsieur le ministre, en annexe à ces observations sur lesquelles je ne m'étendrai pas puisque M. Ebrard l'a fait excellemment, j'ai le devoir d'attirer votre attention sur la sécurité, non point tellement au voisinage des installations de Lacq elles-mêmes, mais au voisinage du feeder et des installations de stockage souterrain.

C'est un problème qui peut se poser dans de nombreux départements et qui se pose notamment dans les Landes. Les Landes sont, en effet, traversées par le feeder, et dans notre département, à Lussagnet, existe un important gisement de stockage souterrain.

Nous avons trop, monsieur le ministre, le souvenir de l'accident grave survenu, il y a quelques années, au réseau de transport de gaz, à Grignols, en Gironde, pour ne pas éprouver quelque crainte à ce sujet.

Je sais qu'un arrêté de 1957 porte règlement de sécurité en ce qui concerne les ouvrages de transport de gaz combustible par canalisations. Ce texte réglemente le contrôle et la construction des conduites, l'établissement des canalisations, les épreuves avant et pendant l'exploitation ; mais il n'apparaît pas que des mesures de prévention contre les accidents — fortuits, certes, et peut-être rares, mais qu'il faut tout de même envisager puisqu'il s'en est produit — soient nettement prévues.

Aux Etats-Unis, où depuis la dernière guerre l'industrie du transport du gaz a pris un essor considérable, il est d'usage de procéder à une double surveillance du réseau ; d'une part, des hommes circulant à pied surveillent le bon état des feeders et des ouvrages d'art établis pour assurer leur passage — ponts, traversées aériennes — mais, d'autre part, le parcours des feeders est survolé à basse altitude par des avions, tous les quinze jours pour le feeder principal, toutes les quatre ou huit semaines pour les antennes.

J'ai puisé ces renseignements dans un rapport publié par l'agence européenne de l'O. E. C. E., lequel rapport ajoute que

l'inspection aérienne est le moyen le plus efficace de repérage des fuites. En effet, les conséquences des fuites sur la végétation, dit le rapport, sont aisément perçues à une certaine distance, tandis qu'elles échappent le plus souvent aux équipes effectuant des visites pédestres.

Il serait souhaitable pour la sécurité de la zone de transport et de stockage du gaz de Lacq que la mise en application ou l'étude de la mise en application d'un contrôle identique soit, le cas échéant, envisagée en France.

Telles étaient, monsieur le ministre, les observations que j'entendais soumettre à votre bienveillant examen. Comme vous l'avez dit tout à l'heure, les risques sont peut-être minimes mais si des accidents se produisent ils peuvent avoir des conséquences considérables, spécialement dans la zone traversée par le feeder. Je vous ai cité un exemple.

Il faut aussi se préoccuper de la sécurité des populations qui vivent aux alentours des feeders et des installations de stockage souterrain.

Monsieur le ministre, vous me permettrez, en concluant mon exposé, de déborder un peu le cadre de cette question tout en demeurant dans le sujet du gaz de Lacq. Mais je le ferai d'une manière un peu plus optimiste que précédemment.

J'ai lu dans la presse qu'à Bordeaux M. le Premier ministre avait déclaré que désormais le gaz de Lacq serait réservé au Sud-Ouest avec tarif préférentiel. J'ai lu également que l'aide de l'Etat serait assurée aux utilisateurs, chefs d'entreprises ou collectivités.

Vous avez rappelé, monsieur le ministre, combien le gaz de Lacq présente d'avantages en contrepartie des inconvénients signalés. Ces avantages ont été évoqués par M. le Premier ministre à Bordeaux.

Ma conclusion consistera donc à vous demander, alors que vous venez de créer, d'ailleurs, fort opportunément, un centre unique pour faciliter l'expansion économique, s'il ne serait pas bon d'inclure dans les attributions de ce centre, qui vient d'être créé par un arrêté paru, je crois, hier, l'examen et l'instruction des demandes pour obtenir l'aide de l'Etat en ce qui concerne la diffusion du gaz de Lacq dans le Sud-Ouest.

Bien que cela soit peut-être un peu étranger au sujet initialement traité, je serais heureux, monsieur le ministre — puisque ce débat m'a permis d'aborder ce point — que vous donniez une réponse à cette question, car je suis persuadé que les industriels et aussi les collectivités locales du Sud-Ouest sont préoccupés par ce deuxième aspect, plus favorable, du problème.

Si j'ai tout de même entendu traiter les deux aspects de la question — puisque, vous l'avez dit tout à l'heure, il y a le bon et le mauvais — c'est parce que je pense que nous pourrons les équilibrer.

Je suis persuadé, monsieur le ministre, que vous contribuerez tout à l'heure à cet équilibre par la réponse que vous donnerez aux questions que j'ai posées concernant la sécurité, et aussi la diffusion du gaz de Lacq en faveur des industries du Sud-Ouest.

M. le président. La parole est à M. Nilès.

M. Maurice Nilès. Mesdames, messieurs, je désire également attirer l'attention de M. le ministre sur la situation dangereuse dans laquelle se trouvent les travailleurs et les populations de Lacq.

En effet, l'inquiétude plane sur cette région. La santé, la sécurité et la vie de milliers de personnes sont gravement menacées. Vous l'avez dit tout à l'heure, monsieur le ministre, les gens vivent dans l'angoisse. Et nombreux sont ceux qui n'osent pas s'endormir de peur de ne pas se réveiller.

C'est pourquoi je vous demande, monsieur le ministre, de bien mesurer l'inquiétude de cette population.

Des faits tragiques ont déjà endeuillé ce secteur dans les dernières années. Dans la nuit du 30 au 31 juillet 1959, un incendie éclate à Lacq. La presse titre : « Nul ne se dissimulait l'ampleur du danger qui avait plané sur Lacq et sa région. »

Le 21 janvier 1960, une torchère s'éteint. Le gaz envahit la région ; 60 personnes sont intoxiquées, 30 hospitalisées.

Le 26 février 1960, un ballon d'hydrogène sulfuré menace d'éclater. On évacue l'usine en toute hâte. Les techniciens affirment que le danger était considérable.

En outre, une fillette de cinq ans décédait le 8 février 1960 à Arance dans des conditions d'ailleurs mystérieuses. Deux docteurs auraient déclaré que cette mort serait due à l'intoxication par le gaz de Lacq.

Telles sont les raisons qui suscitent chez les habitants de Lacq et des environs tant de craintes justifiées.

Nous considérons que le problème est grave, et d'ailleurs les maires du département, on l'a dit tout à l'heure, ont demandé que le vœu émis par le conseil général des Basses-Pyrénées soit mis en application sans délai afin de ramener la sécurité dans ce secteur.

D'autre part, le 30 avril 1958, au cours d'une conférence qu'il a donnée 20, rue Taylor, à Pau, le chef des services départementaux de la protection civile a déclaré, en parlant de la zone d'exploitation du gisement :

« Les dangers que font courir aux populations la proximité des forages et la pose des feeders sont si considérables qu'un plan de secours particulier à la région de Lacq a été dressé. »

C'est pourquoi nous considérons que des mesures doivent être prises rapidement, qu'il doit être procédé à l'évacuation des villages, notamment du village d'Arance, qui avait été, d'ailleurs, annoncée il y a quelques jours.

La majorité des habitants souhaitent voir cette évacuation entrer dans les faits, monsieur le ministre. M. le ministre de la santé publique, qui avait indiqué que l'évacuation était décidée a, depuis, démenti ses propos, remettant en question ce qui semblait acquis sur le plan départemental.

La préfecture, formelle le 9 juin, a fait également depuis quelques réserves, et tout à l'heure dans votre intervention, monsieur le ministre, vous indiquiez que l'évacuation provoque des difficultés.

En ce qui nous concerne, nous avions déjà posé la question, puisque mon ami M. Waldeck Rochet demandait notamment à M. le ministre de l'industrie, en premier lieu, si les pouvoirs publics entendent procéder d'urgence à l'évacuation des populations menacées, évacuation qui devrait s'accompagner de l'indemnisation et du reclassement professionnel nécessaire des intéressés.

En second lieu, quelles sont les mesures que compte prendre le Gouvernement pour assurer au maximum la sécurité du personnel de l'usine de Lacq et de ses chantiers de construction, ainsi que pour accorder à ce personnel des compensations matérielles en rapport avec les risques courus.

En troisième lieu, quelles décisions le Gouvernement envisage de prendre afin que la demande des douze municipalités réclamant l'envoi gratuit des enfants de la région de Lacq en colonie de vacances reçoive une suite favorable dès cette année.

Enfin pour quelles raisons le décès et les obsèques de la fillette décédée le 8 février 1960 à Arance ont été passées sous silence, et si le Gouvernement a ordonné une enquête sur les causes de ce décès.

Monsieur le ministre, j'ai bien écouté votre réponse et j'ai tout particulièrement noté que vous avez dit à plusieurs reprises que la population de Lacq était en danger réel et qu'à un certain moment on a pu nourrir des craintes sérieuses à son endroit.

Vous avez ajouté que, dans d'autres secteurs et dans d'autres régions, les populations courent aussi des dangers.

Certes, des dangers il y en a partout, mais là le danger est localisé, il est connu ; c'est pourquoi nous estimons qu'il ne faut pas attendre et que dès maintenant il convient de prendre les décisions utiles.

Il n'est pas pour nous question de considérer si les mesures qui s'imposent vont coûter cher. L'humain doit primer, sans aucun doute, le financier, et ce ne sont pas les habitants de cette région, qui n'ont tiré aucun bénéfice de cette situation, qui peuvent payer.

Etant donné l'angoisse de la population, nous vous demandons, au nom des députés communistes, de prendre des mesures d'urgence et de mettre en application le plan d'évacuation immédiate de cette population.

M. le président. La parole est à M. Sallenave.

M. Pierre Sallenave. L'absence de M. le Premier ministre, à qui était posée la question orale de mon collègue le docteur Ebrard, si elle nous prive d'entendre le responsable et le coordonateur d'une politique énergétique qui engage la compétence de sept ministères, nous procure en revanche la satisfaction d'avoir pour interlocuteur le membre du Gouvernement qui connaît le mieux le champ de Lacq, sa grandeur et ses servitudes.

Ce n'est certes pas vous, monsieur le ministre, que nous devons convaincre de la réalité des menaces qui pèsent sur des populations dont le représentant vient d'exprimer une nouvelle fois les angoisses. Je m'associe à son cri d'alarme et tiens à affirmer que tous les élus du département des Basses-Pyrénées sont solidaires de leurs collègues de la zone d'exploitation.

Cette solidarité est inspirée par la sympathie sans doute ; elle est également dictée par un souci de prévoyance, car nul ne

peut circonscrire par avance l'étendue de certains périls, aussi bien ceux qui naîtraient d'un accident fortuit que d'autres, provoqués par la persistance et l'aggravation de phénomènes bien connus.

Hors du périmètre du secteur industriel, dans la partie du Béarn qui est située sous le vent des torchères, la vigilance est en éveil. Pau, ville de séjour, de repos et de tourisme, est attentive aux progrès de la technique d'épuration des gaz, car elle ne voudrait pas que son laboratoire de climatologie, qui fut créé naguère pour mettre en évidence et mesurer, entre autres choses, la bienfaisante ozone de son ciel de légende, soit un jour prochain condamné à effectuer des dosages d'hydrogène sulfuré.

Mon propos, au demeurant, n'est pas de reprendre le problème de la sécurité des personnes et des biens, mais de replacer Lacq dans son cadre très général de fait économique d'importance nationale. L'apparition d'installations industrielles de cette envergure et de cette nature dans une province agricole, dans un paysage agreste, n'avait pas été sans engendrer dès le début de profondes perturbations, mais elle avait fait éclore en même temps un grand espoir, la création d'emplois, la possibilité de disposer d'une source d'énergie dans des conditions préférentielles, la relance de l'industrie traditionnelle, l'implantation d'usines de transformation.

Pour tous nos compatriotes qui admettent l'évolution des activités économiques et qui, le plus souvent, la souhaitent, Lacq était hier et demeure aujourd'hui une chance à la fois pour le pays et pour notre région.

Mais cette chance trouve une contrepartie, d'une part, dans des charges et, d'autre part, dans un cortège de risques latents et d'inconvénients permanents, que nous avons appris à connaître. Il ne saurait être question de transporter ailleurs ces risques et ces inconvénients ou de les imposer, par le jeu d'une impossible péréquation, à la communauté nationale. Ils sont par la force des choses le lot naturel des Bas-Pyrénéens.

Les charges, par contre, peuvent et doivent être le fardeau de tous, c'est-à-dire en définitive de l'Etat. J'en évoquerai brièvement le double aspect financier et administratif.

Il est évident, en premier lieu, qu'une réalisation aussi grandiose, aussi spectaculaire et aussi utile pour les lendemains de l'économie générale, ne saurait se concevoir sans un effort financier très substantiel, et je ne m'étonnerai pas qu'il ait fallu réaliser autour du gisement un équipement collectif qui soit à la mesure des 150 milliards d'investissements qui ont été faits par les sociétés industrielles.

Il convient, néanmoins, d'observer que réaliser cet équipement collectif et faire face à son ampleur et à son urgence était bien plus la tâche de l'Etat que celle du département. Or, l'examen des différents secteurs de l'équipement fait ressortir qu'en bien des cas le département a assumé une responsabilité financière qui incombe à l'Etat, au moment même où les Basses-Pyrénées devaient par ailleurs faire un gros effort dans leurs régions sous-équipées.

Il eût fallu que des crédits prioritaires fussent attribués hors du contingent départemental en chaque cas, comme cela fut fait pour l'adduction d'eau destinée à alimenter la zone industrielle, et comme il est prévu désormais pour certaines constructions scolaires.

La voirie, par contre, est l'exemple d'un domaine où le département, avec, d'ailleurs, le concours des sociétés industrielles, a dû suppléer l'Etat. Pour 935 millions de travaux routiers qui ont créé un remarquable réseau autour de cette zone, les crédits de l'Etat représentent, ainsi que vous avez bien voulu le rappeler, monsieur le ministre, seulement 160 millions.

En contrepartie, dira-t-on, le département perçoit des recettes nouvelles. Il devrait bien en être ainsi, mais dans la réalité, alors que le gisement de Lacq est déjà rentable pour le pays, il ne l'est pas encore pour les Basses-Pyrénées. En effet, en 1959, la redevance minière a produit 3.325.000 anciens francs, et la part départementale des patentes 9.250.000 anciens francs, soit au total 12.545.000 anciens francs ; recette dérisoire, on en conviendra, au regard de l'effort du département.

En second lieu, je voudrais appeler votre attention, monsieur le ministre, sur la surcharge administrative qui résulte du fait de Lacq.

Les problèmes qui en sont nés étaient à la fois de grande envergure, d'une totale nouveauté et d'une urgence inexorable. Avec beaucoup de courage et d'intelligence, avec un dynamisme remarquable — comme celui, d'ailleurs, des dirigeants des industries nouvelles — des administrateurs et des chefs de service de qualité s'en sont saisis et ont amorcé des solutions. Il n'en demeure pas moins que toutes ces tâches ont constitué un supplément de travail inattendu et important venant s'ajouter à la gestion d'un département déjà lourd.

Je n'insisterai pas sur les préoccupations d'ordre moral de ceux qui assument des responsabilités : hier, des options à prendre, aujourd'hui des périls à conjurer. Je soulignerai surtout l'aspect quantitatif de ce surcroît de besogne qui pèse de plus en plus sur un appareil qui, tant dans l'administration préfectorale que dans les grands services, a conservé les mêmes cadres et les mêmes effectifs.

Je conclurai donc, monsieur le ministre, en vous demandant instamment, d'abord de prendre toutes mesures afin que, dès le budget de 1961, tous les services publics, et non point seulement certains d'entre eux, reçoivent une dotation en crédits d'Etat, hors du contingent départemental, pour la réalisation de travaux qui leur incombent du fait du gisement de Lacq.

Je vous demanderai ensuite de marquer utilement votre sollicitude envers nos administrations en leur donnant les moyens en personnel pour faire face à des tâches qui sont, à vrai dire, à l'échelle nationale.

M. le président. La parole est à M. Ebrard.

M. Guy Ebrard. Monsieur le Premier ministre, puisque aujourd'hui vous prenez le visage du technicien apprécié, tuteur des établissements classés, je m'attendais à ce que vous fassiez un tableau aussi précis, aussi concis et aussi objectif de la situation dans la zone de Lacq. Vous dire cependant que je n'en attendais pas un peu plus, serait sans doute manquer à la vérité. Je comprends que vous ne puissiez nous répondre à l'instant sur telle ou telle évacuation ; j'eusse souhaité cependant que vous puissiez nous apporter des précisions complémentaires susceptibles d'apaiser nos soucis financiers. Si vos intentions avaient la valeur d'une inscription budgétaire, que ne sortirais-je apaisé de cet hémicycle. Mais je sais que le couperet de M. le ministre des finances risque fort de passer après vous et je crains qu'ainsi vos bonnes intentions ne demeurent lettre morte.

Lorsque nous demandons l'inscription budgétaire de l'hôpital d'Orthez, il ne faut pas en réponse nous parler de l'hôpital de Pau. Nous savons fort bien que cet hôpital est nécessaire et nous n'en discutons pas. Nous nous en réjouissons. Mais nous prétendons que le deuxième hôpital n'est pas moins indispensable. Lorsque nous vous demandons des crédits pour les villages de la zone de Lacq, qui craquent de toutes parts, il ne faut pas nous répondre en nous parlant de Mourenx.

J'ai bien pris soin de ne pas parler de Mourenx. Je le ferai, si vous le voulez bien, monsieur le ministre, en une autre occasion, le jour où nous traiterons des grands ensembles. Je suis persuadé que l'Assemblée aura à réfléchir et à se demander si ce vaste ensemble nouveau est un bienfait absolu pour la collectivité ou s'il ne se recèle pas déjà dans ses grands immeubles des signes inquiétants pour l'avenir.

Vous nous avez dit que l'agriculture pourrait trouver dans le projet d'orientation agricole du Gouvernement un présage favorable par la création d'une société d'aménagement du territoire et celle de Lacq pourrait être une des premières. Je suis persuadé que les agriculteurs de la plaine de Lacq enregistreront cette remarque avec satisfaction encore que toute action coordonnée nécessite toujours les éternels crédits, et j'ose espérer que les crédits suivront.

En ce qui concerne les dépenses de fonctionnement de ces organismes scientifiques, vous avez bien voulu me donner à entendre que le ministère de la santé publique subventionnait déjà à 86 p. 100 l'organisation du comité technique.

J'entends bien que telles sont ses intentions, mais je crois savoir que la complexité juridique des textes ne le lui aurait pas encore permis.

Là également, nous attendons encore et j'ose espérer que vos intentions seront bientôt suivies d'actes.

En ce qui concerne le risque, vous avez bien voulu examiner la part qu'il convenait de lui faire. Le problème se pose de savoir, avez-vous dit, si on a le droit d'imposer la sécurité aux populations, la probabilité du risque devant être prise ensuite en fonction des dépenses à engager. Je crois résumer globalement votre pensée.

Vous me permettrez de dire que, pour moi, le risque, c'est l'imprévisible et dans ce cas c'est la sécurité des personnes qui commande, le côté humain l'emportant toujours sur le côté juridique et le côté financier.

Puisque la section des travaux publics du Conseil d'Etat a statué sur l'évacuation du village d'Arance je souhaite que, dans l'enchevêtrement des attendus, il vous soit possible de dénouer le fil d'Ariane qui apporte la solution qui convient. J'attends donc avec confiance que vous vouliez bien prendre à cet égard une décision et si un projet de loi devenait nécessaire pour que la jurisprudence céée, en particulier, par le cas d'Arance ne devienne pas un précédent, je vous demanderai simplement de bien vouloir reprendre, au compte du Gouvernement, les

compliments que vous avez adressés au Conseil d'Etat et de faire comme lui diligence.

Me tournant vers un de nos collègues qui a évoqué le décès d'une fillette, je voudrais lui dire que le médecin confirme ici le député et que de tels propos, venant sans doute d'informations erronées, sont inexacts et n'ont pas le droit d'être tenus. Je suis, quant à moi, assez informé pour dire que le décès de cet enfant n'a rien à voir avec le gaz de Lacq. De plus, sur un décès quelconque, surtout celui d'un enfant, la démagogie n'est pas permise. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

Cela dit, j'espère, monsieur le Premier ministre, que vous voudrez bien examiner avec rapidité les problèmes financiers et les problèmes juridiques qui se trouvent posés.

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'industrie.

M. le ministre de l'industrie. Je voudrais, mesdames, messieurs, répondre rapidement aux divers orateurs qui sont intervenus après moi.

Je dirai à M. Commenay que le problème de la sécurité du gazoduc mérite, en effet, d'être étudié. Mais, à vrai dire, les services des mines chargés de la sécurité des appareils en général ont, toujours, fait preuve de beaucoup de soin et d'efficacité. Ils méritent notre confiance.

Cela ne nous dispense pas, vous et moi, de nous saisir de la question, mais doit nous rassurer, d'autant plus que le gaz qui circule dans le gazoduc ou le gaz qui est stocké à Lussagnet, contrairement au gaz de Lacq avant traitement, n'est pas corrosif et que, par conséquent, les risques de percement des tuyaux sont faibles ; d'autre part, il n'est pas toxique et, enfin, il n'est pas sous une forte pression, contrairement encore au gaz qui sort des puits de Lacq. Par conséquent, les risques d'expansion dans l'atmosphère sont infiniment moindres qu'en ce qui concerne le gaz de Lacq dans son état naturel.

Vous avez, monsieur le député, profité de cette occasion pour me poser quelques autres questions qui ne sont pas sans connexion avec l'exploitation du gaz de Lacq, et je me réjouis de cette occasion qui m'est donnée de fournir à l'Assemblée nationale certaines indications.

Vous avez notamment évoqué le problème des tarifs préférentiels du gaz de Lacq dans le Sud-Ouest. En vérité, il ne s'agit pas à proprement parler de tarifs préférentiels, mais du fameux « franc du Sud-Ouest », dont le principe a été admis et promis il y a déjà longtemps et dont on doit reconnaître qu'il n'est pas encore en application. La raison en était tout simplement qu'en face de la dépense que comportait l'octroi du « franc du Sud-Ouest », il n'avait pas été prévu de recettes appropriées, d'où des négociations nécessaires qui ont heureusement abouti, il y a quelques semaines, entre le Gouvernement et la S. N. P. A. Elles vont permettre très prochainement d'attribuer enfin ce « franc du Sud-Ouest » — un franc par mètre cube — dans les conditions envisagées, c'est-à-dire non pas à tous les utilisateurs de gaz dans le Sud-Ouest, mais pour les quantités de gaz consommées dans le Sud-Ouest et correspondant à des consommations énergétiques nouvelles par rapport à une année de référence. Il apparaissait bien, en effet, qu'il s'agissait avant tout de favoriser le développement d'activités industrielles dans le Sud-Ouest.

Vous avez émis le souhait que les informations et les formalités nécessaires à l'obtention de cet avantage puissent être concentrées dans ce centre d'information dont le *Journal officiel* a annoncé la naissance hier. C'est bien ainsi que les choses seront, car ce centre a justement pour objet de simplifier, en les concentrant, un certain nombre de formalités administratives et, sur ce point, je puis vous donner toutes garanties.

Selon M. Nilès, l'existence de l'usine de Lacq compromet la santé, la sécurité et la vie des populations et crée une angoisse parmi elles.

En ce qui concerne la santé, j'ai dit à la tribune que, autant qu'il est possible de le savoir et compte tenu des études qui ont été faites par des experts tout à fait indépendants, il ne semble pas qu'elle soit actuellement compromise par des émanations pouvant provenir de l'usine. C'est donc, non leur santé, mais leur sécurité ou leur vie qui serait en cause.

Vous avez paru considérer, monsieur Nilès, que, dès l'instant qu'il y avait un risque quelconque, il fallait, sinon arrêter l'exploitation, du moins évacuer les populations.

J'aperçois bien ce que cette position a de séduisant. Mais il faut bien reconnaître que, dans la vie nationale et individuelle, il y a toujours des risques. Si l'on faisait application de cette idée selon laquelle, lorsqu'il y a risque, et même lorsque la probabilité en est très faible, il faut évacuer la population, il faudrait évacuer les habitants dans un rayon relativement étendu autour de tous les aérodromes, car il peut arriver un jour qu'un appareil s'abatte sur une maison. C'est ainsi qu'il faudrait évacuer peut-être toute la population de Nice, compte tenu de l'emplacement de l'aérodrome.

M. Maurice Nilès. Vous ne pouvez comparer les risques qu'offrent un aérodrome et l'usine de Lacq.

M. le ministre de l'industrie. On ne le fait pas parce que la probabilité est très faible et c'est pourquoi j'ai déclaré qu'à la vérité le problème qui se posait était celui d'apprécier la probabilité et l'intensité du risque. Or, d'après les indications recueillies jusqu'à présent, la probabilité du risque est très faible. Je crains que si, comme vous l'avez dit, il y a une angoisse des populations, celle-ci n'ait été quelque peu entretenue par le caractère spectaculaire, dirons-nous, du problème.

Il est très naturel, en raison du pittoresque, que la presse — et je ne le lui reproche point — ait diffusé les photographies d'enfants des écoles portant des masques. Il était normal d'attirer l'attention sur ce problème mais peut-être est-on allé un peu au-delà de ce que justifie le risque véritablement couru.

Afin de prouver l'importance du risque, m'a-t-il semblé, vous avez déclaré qu'un plan de secours particulier avait été dressé. Mais si on ne dressait de plan de secours que lorsque le risque est considérable, je crois que le Gouvernement et l'administration manqueraient à leur devoir. Dresser un plan de secours ne signifie pas qu'il existe un très grand risque, mais qu'il peut y avoir un risque. Nous avions donc le devoir de prévoir un plan et je crois qu'on ne saurait nous le reprocher.

Vous avez encore dit que l'évacuation avait été annoncée depuis quelques jours. Cette évacuation n'a été annoncée par aucune autorité officielle. Ici encore, c'est la presse — et je ne lui adresse aucun reproche si elle a été elle-même mal informée — qui a annoncé l'évacuation, mais non point le Gouvernement. M. Sallenave a très utilement développé les problèmes qui se posent dans la région de Lacq. Il est certain que nul ne voudrait admettre que le beau climat de Pau soit dangereusement compromis par l'exploitation des richesses qui se sont trouvées sous le sol de Lacq.

Il souhaite que, dès 1961, des crédits de l'Etat permettent de résoudre tous les problèmes et il rejoint sur ce point la demande que M. Ebrard a lui-même formulée.

A vrai dire, il y a peu de chance que le budget de 1961 comporte un chapitre particulier intitulé : « Lacq ». Ce sera nécessairement sur les crédits de son ministère que chaque ministre devra prendre les dotations destinées à faire face à l'essentiel des légitimes exigences locales.

Je comprends l'impatience que M. Ebrard a manifestée. Je me bornerai à lui dire — je ne peux pas faire plus — que le Premier ministre m'a personnellement chargé de suivre l'application des études et des décisions résultant des dernières réunions interministérielles qui ont eu lieu sur ce sujet et, a-t-il ajouté, des réunions interministérielles à venir, ce qui marque que nul ne considère le problème de Lacq comme étant aujourd'hui résolu. (*Applaudissements.*)

M. le président. Le débat est clos.

DURÉE HEBDOMADAIRE DU TRAVAIL A LA SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

M. le président. M. Cassagne expose à M. le ministre des travaux publics et des transports : que la réglementation du travail en vigueur à la Société nationale des chemins de fer français date du 1er mai 1945 et que son préambule indique : « la durée du travail des agents de la Société nationale des chemins de fer français reste fixée à quarante heures par semaine (loi du 21 juin 1936). Toutefois, eu égard au rôle essentiel des chemins de fer dans l'économie française et aux tâches particulièrement lourdes résultant des destructions de guerre, la durée normale du travail est fixée à quarante-huit heures par semaine »; que les raisons qui avaient poussé à augmenter la durée normale du travail ont maintenant disparu ; que la modernisation indispensable devrait profiter aux travailleurs ; que la totalité des organisations syndicales représentées à la commission mixte du statut sont d'accord pour réclamer le retour aux quarante heures, avec une première étape ramenant de quarante-huit heures à quarante-cinq heures par semaine la durée hebdomadaire du travail à la Société nationale des chemins de fer français, sans diminution des salaires. Il lui demande, pour éviter une agitation et un mécontentement justifiés des travailleurs, qui constatent des suppressions d'emplois, alors que la durée du travail à la Société nationale des chemins de fer français est supérieure à celle prévue par la loi, quelles mesures il compte prendre pour revenir à l'application de la loi du 21 juin 1936.

La parole est à M. Cassagne.

M. René Cassagne. Monsieur le ministre, nous allons en quelque sorte continuer le débat qui s'est instauré hier sur la déclaration du Gouvernement relative à la situation sociale en nous arrêtant quelques instants sur le problème particulier des cheminots.

Précédée par des arrêts de travail dans certaines grandes villes, une grève générale des cheminots a eu lieu du 31 mai, zéro heure, au 1er juin, zéro heure. Cette grève a été presque totale.

Il fut un temps où l'on pouvait reprocher à certaines grèves d'avoir un caractère politique. Cette dernière grève des cheminots ne saurait supporter cette accusation. La présence dans l'action des grandes centrales syndicales libres comme la C. F. T. C. et F. O. est là pour démontrer, monsieur le ministre, le caractère revendicatif de cet arrêt généralisé du travail.

Vous ne pouvez d'ailleurs en être étonné. A plusieurs reprises des délégations syndicales sont venues frapper à votre porte. Ainsi, par exemple, le 7 mars 1960, une délégation F. O. vous a exposé un certain nombre de questions intéressant la fonction des cheminots et une lettre en date du 12 avril vous a mis au courant des revendications des travailleurs du rail.

Vous étiez donc parfaitement informé et cependant vous n'avez pu arrêter un mouvement qui risque de devenir extrêmement grave pour la nation.

Est-il encore possible d'intervenir ? Le Gouvernement souhaite-t-il une épreuve de force contre les cheminots ? Je ne peux pas, je ne veux pas le croire et c'est parce que je ne veux pas le croire, monsieur le ministre, qu'au nom du groupe socialiste j'ai posé la question qui est à l'origine du débat d'aujourd'hui.

Parmi les revendications des cheminots, il en existe dont la solution intéresse la direction générale de la S. N. C. F. Nous n'en parlerons pas aujourd'hui. Mais il en est une très importante qui place le Gouvernement devant ses responsabilités, celle qui intéresse la durée hebdomadaire du travail à la S. N. C. F.

Il appartient au Gouvernement et à lui seul de prendre en cette matière les décisions qui s'imposent.

Quelle est la situation ? La loi du 21 juin 1936 étend aux cheminots le bénéfice de la loi des quarante heures par semaine. Les événements tragiques que nous avons connus de 1939 à 1945 ont mis le Gouvernement et la direction de la S. N. C. F dans l'obligation d'utiliser le personnel au-delà de la limite légale.

Les cheminots l'ont fort bien compris et ils n'ont jamais protesté, restant fidèles au préambule de la réglementation du travail ainsi conçu :

« La durée du travail des agents de la S. N. C. F. reste fixée à quarante heures par semaine ; toutefois, eu égard au rôle essentiel des chemins de fer dans l'économie française et aux tâches particulièrement lourdes résultant des destructions de guerre, la durée normale du travail est fixée à quarante-huit heures par semaine. »

Ce texte date du 1er mai 1945. Il est parfaitement clair. Il ne souffre pas d'obscurités qui permettraient des discussions d'interprétation interminables.

Même en torturant les textes, il est difficile de ne pas aboutir à ces deux conclusions : la durée légale du travail est de quarante heures par semaine ; des conditions exceptionnelles ont poussé la durée légale à quarante-huit heures.

Or, depuis le 1er mai 1945, ces conditions exceptionnelles existent-elles toujours ? Quinze ans n'ont-ils rien apporté pour que l'exception continue à être la règle ?

Examinons le problème.

En 1945, notre réseau national de chemin de fer était démantelé, désorganisé, notre parc de locomotives, de wagons, appauvri et usé.

En 1960, le réseau, le parc sont entièrement rénovés. La modernisation a été poussée très loin. Il ne se passe pas de jour qu'on ne nous annonce de remarquables nouvelles.

Ici, c'est une locomotive qui bat un record du monde de vitesse. Là, c'est un aménagement d'horaires permettant une liaison plus rapide entre deux villes. Ailleurs, c'est la coordination du rail et de la route avec mise à la disposition des voyageurs pressés de voitures automobiles avec des parcs fort bien organisés.

Notre réseau national peut supporter la comparaison avec n'importe quel réseau du monde. Par son confort, par sa rapidité, par la qualité de son personnel il se place largement en tête.

Qui oserait soutenir aujourd'hui que les conditions exceptionnelles de 1945 existent toujours ?

Mieux : si je consulte le bulletin de la S. N. C. F. du mois d'avril 1960, je constate une augmentation de la productivité dont M. Dargeou, directeur général de la S. N. C. F., peut dire qu' « elle est le fruit de rationalisations et de modernisations de toutes sortes poursuivies sans désemparer ».

« C'est le meilleur témoignage, dit-il encore, de la permanence de notre politique axée sur deux directions essentielles consistant, l'une à augmenter le rendement de l'instrument de transport, l'autre à accroître dans les différents domaines la rentabilité de notre exploitation. »

Ainsi, monsieur le ministre, les conclusions sont pour moi très claires. Grâce à la qualité du personnel surtout, les plaies sont pansées depuis longtemps, la rénovation et la modernisation sont des faits accomplis, le rendement augmente, la rentabilité est accrue. Tout cela constitue un bilan remarquable qu'il faut savoir exploiter.

Les usagers, dont le nombre augmente, reconnaissent les améliorations et les efforts qui ont été faits en leur faveur. C'est fort bien !

L'entreprise connaît, elle aussi, de larges avantages. C'est encore excellent.

Mais que fait-on pour le personnel ? Ce personnel, je le répète, pour vaincre l'adversité, a accepté, dans un élan de conscience professionnelle et de véritable patriotisme éclairé, de travailler au-delà de la durée légale. Il est digne de tous les éloges

Il a supporté, malgré des charges nouvelles, une baisse de ses effectifs. En 1946, il comptait plus de 500.000 agents ; il n'en comptait plus que 445.000 en 1950, 368.000 en 1955, 359.000 en 1959. Malgré cette diminution, la productivité s'accroît.

N'est-il pas grand temps, monsieur le ministre, de lui donner la récompense que méritent son effort, son sérieux, sa compétence ?

Toutes les organisations syndicales vous demandent aujourd'hui de revenir à la loi du 21 juin 1936. Montrant leur capacité de compréhension et leur souci de l'intérêt national, elles acceptent une première étape vers le retour aux quarante heures, en réclamant une durée hebdomadaire de travail de quarante-cinq heures, sans diminution de salaires.

Cette décision, monsieur le ministre, vous devriez la prendre et le plus rapidement possible. Elle est conforme à la loi ; elle est aussi conforme à la logique et aux engagements qui ont été pris le 1er mai 1945. Une telle mesure donnerait aux cheminots français la parité avec les cheminots du Marché commun qui ne font que quarante-cinq heures, et les rapprocherait de leurs collègues anglais qui ne font que quarante-quatre heures.

Dans les moments que nous traversons, qui sont très durs, car les conflits sociaux vont certainement se multiplier, il faudrait, monsieur le ministre, répondre favorablement aux travailleurs du rail. Ils ont tenu, eux, leurs engagements. Le Gouvernement s'honorerait en tenant ceux du pays. Je cherche et ne trouve pas ce qui pourrait s'opposer à ce que vous leur donniez satisfaction.

Si mon intervention avait pour résultat de vous permettre de répondre favorablement à des travailleurs particulièrement méritants, je m'en réjouirais. Je veux espérer que vous éprouverez la même joie que moi en donnant à ceux qui ont tant fait pour le prestige et le bon renom de la France, la récompense à laquelle ils ont droit et le sentiment que la justice sociale, dont chacun parle depuis quelque temps, existe non pas seulement dans les discours officiels, mais aussi dans les faits. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

M. Robert Buron, *ministre des travaux publics et des transports.* Je remercie M. Cassagne de m'avoir donné l'occasion, dans des circonstances légèrement troublées, en apparence tout au moins, de traiter un problème difficile, controuvé, important, le problème des cheminots auxquels lui et moi ainsi que tous ceux qui sont sur ces bancs s'intéressent particulièrement.

Avant de répondre à sa question, je ferai deux constatations.

M. Cassagne m'a dit que toutes les organisations syndicales étaient favorables à la grève du 31 mai. Ce n'est pas tout à fait exact. Deux organisations syndicales représentatives seulement sur cinq y étaient favorables. La C. F. T. C., citée par M. Cassagne comme organisation syndicale favorable à la grève du 31 mai, ne l'était pas, M Cassagne le sait.

En second lieu, il m'a dit que la grève a été spontanée, qu'elle a été le résultat du mécontentement général, de l'inquiétude, des difficultés de vie que chacun connaît. J'aurais été tenté de le croire si le 8 juin 1960, le journal *France nouvelle*, dans son numéro 764, journal que quelques-uns connaissent ici...

M. Jean Lolive. C'est une bonne lecture.

M. le ministre des travaux publics et des transports. C'est une très bonne lecture et, bien entendu, je m'y livre.

... n'avait écrit, sous la signature de M. Argalon, le contraire de ce qu'a indiqué M. Cassagne.

On sait que ce sont plutôt les membres du groupe communiste qui ont l'habitude de lire des textes à la tribune. Pour une fois, il ne s'agit pas d'un communiste qui lit *Le Monde* ou *France-Soir*, mais d'un simple ministre qui lit *France nouvelle*. On peut constater que j'ai de bonnes lectures.

M. Jean Lolive. Très bonnes !

M. le ministre des travaux publics et des transports. Le 8 juin 1960, dans le numéro 764 de *France nouvelle*, M. Argalon écrit :

« Après les nombreuses actions des cheminots qui ont abouti à la grève de vingt-quatre heures du 31 mai, il se trouve des journalistes qui, ayant disserté naguère sur la torpeur de la classe ouvrière, ne peuvent, sous peine de se déjuger, expliquer le mouvement des cheminots autrement que par un réveil spontané. »

M. Cassagne et moi aurions été tentés de le croire.

« Pourtant... » — écrit M. Argalon — « ... si l'on pouvait admettre un seul instant l'idée de spontanéité dans le déclenchement des actions de masse, tel n'est pas le cas de ce mouvement dont une des caractéristiques est justement sa longue et patiente préparation. »

Je n'ai pas l'intention de citer des chiffres à l'appui du caractère représentatif de l'organisation C. G. T., mais on sait — loin de moi l'idée de le nier — qu'à la S. N. C. F. elle constitue, comme l'on dit, un « paquet ». Or, ce « paquet » s'exprime ainsi par la plume de M. Argalon :

« La conférence nationale des délégués qui réunit à Paris, les 23 et 24 octobre 1959, 2.300 délégués C. G. T., avait à son ordre du jour cette seule et unique question : « Contribution des délégués du personnel à l'organisation de l'unité d'action des cheminots pour les revendications, les revendications syndicales et le renforcement de la C. G. T. Dès lors, un effort plus grand fut déployé et une agitation systématique menée dans certains centres par de nombreux syndicats pour défendre en commun les revendications locales. »

Cela, non pas à partir du mois de mai, comme vous seriez tenté de le croire, monsieur Cassagne, mais dès le mois de décembre.

Je ne veux pas tirer de cet article plus de conséquences qu'il ne convient. Mais il me sera permis de dire à M. Cassagne et à moi-même, si j'ose m'exprimer ainsi, que, sans douter un instant des difficultés de la vie des cheminots — que je connais bien — sans méconnaître les problèmes que brièvement, discrètement, mais fermement et sincèrement M. Cassagne a exposés, il y a eu aussi autre chose. Je ne me permettrais pas de le dire si ceux qui l'ont fait ne l'avaient pas écrit.

On m'a très gratuitement, à propos d'un discours que j'ai prononcé à la radio et devant la télévision le 30 mai, prêté certaines intentions à l'encontre des cheminots. A un reproche qui aurait pu m'atteindre, *France nouvelle* a tenu à me fournir un alibi en exposant que, depuis de longs mois, une organisation spéciale préparait minutieusement les revendications actuelles et désirait, quelles que soient les circonstances, faire ce qui a été fait.

Je note cet aveu. Et je renvoie tous les parlementaires que le problème intéresserait à la lecture de *France nouvelle*, n° 764, du 8 juin 1960, afin qu'ils sachent que ce que l'on pouvait considérer, dans des circonstances difficiles, comme la réaction légitime des cheminots a été le résultat d'une préparation longue, savante, dont la responsabilité est revendiquée par les dirigeants cégétistes eux-mêmes.

Mais ne croyez pas, mesdames, messieurs, que, trop heureux de cet article, je veuille en tirer plus que je n'en ai le droit et essayer, par ce biais, de ne pas répondre pleinement à l'intervention courtoise et très complète de M. Cassagne.

Il est vrai que se pose le problème du retour aux quarante heures.

Il est vrai que les organisations syndicales ont posé le problème du retour aux quarante heures de travail par semaine sans diminution de leur rémunération.

Il est vrai que les organisations syndicales consentiraient à ce que ce retour aux quarante heures se fasse par étapes.

Les argument présentés par les organisations syndicales sont de quatre ordres.

Il s'agit, en premier lieu, de l'augmentation constante de la productivité de l'entreprise. Dès lors, nous dit M. Cassagne, pourquoi ne pas en faire bénéficier le personnel, sous forme de réduction de la durée de travail, de cette amélioration ?

En second lieu, la raison invoquée en 1945 pour justifier une prolongation de la durée de travail est devenue sans objet quinze ans après.

En troisième lieu, les modalités d'application de la réglementation actuelle sont beaucoup trop rigides.

Enfin, les chemins de fer français sont les seuls en Europe à exiger de leur personnel une durée de travail de quarante-huit heures par semaine.

Tels sont, en résumé, les arguments avancés par mon interpellateur, encore qu'il n'ait pas réglementairement droit à cette qualité.

M. René Cassagne. Je l'accepte, si vous me la donnez.

M. le ministre des travaux publics et des transports. N'engageant que moi, bien entendu, je vous considère comme tel.

Sur le premier point, il est exact que la productivité n'a cessé de croître depuis plusieurs années. Le nombre d'unités de trafic, c'est-à-dire l'ensemble des voyageurs-kilomètres et des tonnes-kilomètres réalisés par agent, est passé de 165.000 en 1953 à 236.000 en 1959.

Cette augmentation est due à plusieurs causes, et tout d'abord — reconnaissons le franchement — aux effets des investissements qui ont permis de développer l'électrification, de moderniser les triages et la signalisation.

Mais il serait inexact d'affirmer que cette augmentation de productivité n'a pas en partie bénéficié au personnel.

En effet, la rémunération moyenne annuelle par agent, calculée en ne retenant que les éléments imposables, est passée de 432.853 francs en 1953 à 734.265 francs en 1959.

Cet élément a donc augmenté de 69 p. 100 alors que les dépenses totales de la S. N. C. F., ramenées au même trafic, n'ont augmenté que de 10,5 p. 100.

On peut remarquer également qu'en 1953 la S. N. C. F. a dépensé 8,50 francs par unité de trafic dont 4,60 francs de dépenses de personnel, soit 55 p. 100. En 1959, la S. N. C. F. a dépensé 9,40 francs dont 5,80 francs pour le personnel soit 62 p. 100.

Toutefois je souligne — n'importe lequel d'entre vous pourrait me le faire observer si je ne m'empressais de le reconnaître — que pendant cette même période, la variation de la rémunération a été influencée par d'autres facteurs et simplement par l'ascension constante du coût de la vie.

Le S. M. I. G. est passé de 100 en 1953 à 156 en 1959. Pendant la même période, la rémunération des cheminotes est passée de 100 à 169.

En outre — M. Cassagne et nombre de ses collègues le savent, mais quelques-uns l'ignorent peut-être — il convient de retenir l'indice de vieillissement des agents, qui, n'étant pas compensée par l'admission des jeunes et leur position dans les échelons de début de carrière, tend à orienter la rémunération moyenne vers les coefficients hiérarchiques plus élevés des échelons de fin de carrière.

J'ai tenu à donner ces indications pour montrer que si, effectivement, l'augmentation de la productivité est importante, que si l'augmentation du coût de la vie et l'indice de vieillissement annulent une partie de ses effets, il reste cependant un solde positif au bénéfice des agents qui n'est pas entièrement négligeable.

M. Cassagne a rappelé que la durée du travail en France était de quarante heures en application de la loi du 21 juin 1936 et que cette durée était de quarante-huit heures à la S. N. C. F.

Le préambule du règlement du 1er mai 1945, portant réglementation du travail à la S. N. C. F., M. Cassagne l'a rappelé, dispose que la durée légale du travail des agents de la S. N. C. F. reste fixée à quarante heures par semaine, mais que, toutefois, eu égard au rôle essentiel des chemins de fer dans l'économie française et aux tâches particulièrement lourdes résultant des destructions de la guerre, la durée normale est fixée à quarante-huit heures.

C'est pourquoi M. Cassagne, reprenant l'argumentation des organisations syndicales vient d'exposer que ce qui était vrai en 1945 n'avait plus de raison d'être en 1960. Qu'il me permette de lui dire qu'il n'a que partiellement raison.

Pourquoi ? Parce qu'à la S. N. C. F. comme dans toutes les autres branches d'activité, les heures effectuées au-delà de quarante heures par semaine sont majorées de 25 p. 100 jusqu'à la quarante-huitième heure. Par conséquent, la situation de la S. N. C. F. dont les agents font quarante-huit heures de travail,

n'est pas différente, dans ce domaine, de celle des entreprises d'autres branches d'activité à qui, comme à elle-même, la loi du 25 février 1946 sur les heures supplémentaires est applicable.

J'ai repris pour M. Cassagne les chiffres publiés par l'institut national de la statistique et des études économiques concernant la durée moyenne du travail en France au mois d'octobre 1959. Cette durée ressortait à quarante-cinq heures huit minutes, et M. Bacon disait récemment — la presse s'est fait l'écho de sa déclaration — que la durée moyenne du travail était en augmentation. Celle-ci est de quarante-huit heures pour le gaz et l'électricité de France ; de quarante-sept heures sept minutes pour les autres transports concurrents, de quarante-neuf heures deux minutes pour le bâtiment et les travaux publics ; de quarante-six heures sept minutes pour l'industrie de transformation des métaux.

En bref, il est exact que les agents de la S. N. C. F. effectuent quarante-huit heures de travail par semaine, mais ce n'est pas en application d'un préambule de règlement devenu sans objet ainsi que l'a souligné M. Cassagne, mais en application de la loi du 21 juin 1936 et de la loi du 25 février 1946, les heures faites en excédent sur quarante heures étant majorées de 25 p. 100 en application de cette dernière et de 50 p. 100 au-dessus.

Je n'en tire pas un argument particulier, mais je pense qu'il fallait le rappeler car il arrive parfois qu'au cours des discussions, on ne s'en rende pas très clairement compte.

J'en arrive au troisième point soulevé par les syndicats.

Nous avons connu et nous connaissons, notamment à l'heure actuelle, des difficultés dont je ne méconnais pas l'importance et sur lesquelles j'ai pris une position personnelle à l'égard de la S. N. C. F. et à l'égard des syndicats.

Il s'agit des modalités d'application de la durée de travail et de ce qu'on appelle communément les amplitudes de la durée du travail. Il est inexact d'affirmer que la réglementation du travail des agents de la S. N. C. F. permet beaucoup de souplesse au détriment du personnel.

Pour ne comparer que les deux activités principales de transport dont je suis le tuteur — S. N. C. F., d'une part, transports routiers, de l'autre — je dirai que la différence entre la durée moyenne du travail effectif et la durée moyenne de l'amplitude ne peut dépasser deux heures à la S. N. C. F. alors qu'elle est de cinq heures vingt chez les routiers, que la différence entre la durée moyenne du travail effectif et les limites journalières considérées isolément peut atteindre deux heures vingt et trois heures vingt chez les routiers, alors qu'elle est limitée à une heure trente, deux fois par semaine, à la S. N. C. F.

En réalité, et ainsi que je viens de le démontrer, l'application de la loi est infiniment plus rigide à la S. N. C. F. que dans les autres branches d'activité concurrentes.

Cette rigidité a conduit aux moyennes de travail journalières suivantes pour les agents du service des machines en 1959 : vapeur, six heures quarante-huit minutes ; locomotives électriques, six heures quarante et une ; automotrices électriques, sept heures cinq ; autorails, six heures cinquante ; diesels automoteurs, six heures cinquante-sept. Pour l'ensemble : six heures quarante-sept.

Au surplus, il faut noter en matière de travail routier — je le sais bien, étant le responsable — que les délégués du personnel acceptent assez facilement les dérogations aux règles du travail, alors que les cheminots ne les accordent que très exceptionnellement pour les agents des machines.

Je ne leur en fais aucun grief, je me borne à signaler des faits exacts.

Il reste un argument très fort, monsieur Cassagne. Je l'ai reconnu devant les différentes organisations syndicales, pourquoi ne le dirais-je pas ici.

Il est exact que, dans les pays voisins, la durée du travail dans les chemins de fer est moins élevée qu'en France : elle est de quarante-cinq heures en Allemagne fédérale ; quarante-cinq heures en Belgique ; quarante-cinq heures en Autriche ; quarante-six heures en Suisse ; quarante-six ou quarante-huit heures en Italie suivant les services considérés.

La mesure demandée par les organisations syndicales — durée du travail ramenée en première étape de quarante-huit à quarante-cinq heures — entraînerait théoriquement une augmentation de trois quarante-cinquièmes, soit 6,67 p. 100 des effectifs.

Etant donné que le nombre total des agents de la S. N. C. F. en activité est actuellement de 357.553 et que 55.000 agents, environ, effectuent une durée moyenne égale ou inférieure à quarante-cinq heures — c'est le cas des services administratifs et des agents des services roulants — on peut estimer que ce pourcentage théorique peut être ramené à 5 p. 100, ce qui se traduirait par un embauchage massif de 15.000 à 16.000 agents et conduirait à une dépense, charges comprises, de l'ordre de 180 millions de nouveaux francs.

Je fais étudier d'autres formules qui m'ont été proposées et qui seraient de nature à réduire sensiblement le volume ci-dessus indiqué des embauchages.

Je ne suis pas fermé, monsieur Cassagne, à la suggestion des syndicats, j'ai déjà eu l'occasion de le leur dire et je suis sensible notamment à votre dernier argument, celui de la comparaison avec les pays voisins. Cependant, je voudrais que l'Assemblée fût sensible également à la situation de la population active, compte tenu de la démographie actuelle. C'est une préoccupation que nous avons tous ici.

Voici les chiffres tels qu'ils sont donnés par les instituts de démographie, les moins discutables, par M. Sauvy lui-même.

En 1956, la population active française était de 19.434.000 personnes ; en 1957, de 19.356.000 ; en 1958, de 19.279.000 ; en 1959, de 19.204.000 ; en 1960, de 19.163.000.

Mais on prévoit une augmentation considérable de la population active : celle-ci sera, en 1965, de 19.439.000 personnes — c'est-à-dire plus nombreuse qu'en 1956 — et, en 1970, de 20.230.000 personnes.

Ces chiffres mettent en évidence que nous nous trouvons en période creuse — si je puis m'exprimer ainsi — et qu'il faut attendre deux ou trois ans pour constater un accroissement sensible de la population active commençant à rendre possible ce qui ne l'est pas encore.

Je conclurai donc ainsi :

Il est vrai que la productivité de la Société nationale des chemins de fer français s'est accrue, il est vrai que ce fait est dû d'abord aux investissements consentis, mais aussi, dans une large mesure, à l'esprit de solidarité et de discipline des cheminots auxquels, comme M. Cassagne, je tiens à rendre hommage.

Il est vrai que les agents de la Société nationale des chemins de fer français ont une réglementation du travail de quarante-huit heures par semaine, mais il est non moins vrai que les heures faites au-delà de quarante heures sont majorées de 25 p. 100. Il reste que la tendance générale va dans le sens qu'indique M. Cassagne et que je suis très sensible à sa demande, comme je l'ai été aux demandes des syndicats. Je voudrais pouvoir décider le moment précis où cette revendication qui ne me choque pas dans son principe, mais qui n'est pas encore rendue possible en raison de la situation démographique française, pourra recevoir son application.

Ce qui nous sépare — et vous me direz peut-être, monsieur Cassagne, que nous en sommes encore aujourd'hui au point où nous étions hier — ce n'est pas une question de tendance, c'est une question de date. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Lolive.

M. Jean Lolive. Mesdames, messieurs, en citant un article de *France nouvelle,* M. le ministre des travaux publics et des transports a rendu un hommage bien involontaire à l'action de la C. G. T., de ses militants...

M. le ministre des travaux publics et des transports. Très volontaire, au contraire !

M. Jean Lolive. ... et, sans qu'il s'en doute, aux communistes qui luttent pour la défense des revendications des cheminots comme de celles de tous les travailleurs.

Mais le porte-parole du Gouvernement, quoi qu'il en dise, vient une fois de plus, d'opposer une fin de non-recevoir à l'une des revendications essentielles des cheminots, le retour à la semaine de quarante heures, sans diminution de salaire.

A cette revendication pourtant amplement justifiée et réclamée par toutes les organisations syndicales des cheminots, M. le ministre des travaux publics et des transports n'a opposé que des arguties pour la rejeter. Pourtant, comme on l'a déjà rappelé, le préambule de la réglementation du travail à la S. N. C. F. précise que ce n'est qu'exceptionnellement que la durée du travail a été portée de 40 à 48 heures.

Les circonstances exceptionnelles ont aujourd'hui disparu, puisqu'il s'agissait des séquelles de la dernière guerre. Mais les cheminots n'en continuent pas moins à faire 48 heures de travail par semaine.

Beaucoup d'autres raisons militent en faveur de la réduction du temps de travail. Personne ne saurait contester, en effet, que grâce à l'effort des cheminots, les installations ferroviaires sont depuis longtemps remises en état. Les statistiques de la S. N. C. F. sont là pour le prouver. La S. N .C. F. a transporté 32 milliards de voyageurs-kilomètre en 1959, contre 22.100 millions en 1938.

Elle a transporté 53 milliards 400 millions de tonnes-kilomètres en 1959, contre 29 milliards 900 millions en 1938. Dans le même temps, l'effectif des cheminots est tombé de 514.000 à 355.000 en janvier 1960, soit une diminution de 159.000 agents. La productivité, évaluée en unités de trafic par heure d'agent, est passée de 50 en 1938 à 110,4 en 1959. Le rendement a donc plus que doublé.

La situation des cheminots s'est-elle améliorée ? Tout au contraire ! Les conditions de travail à la S. N. C. F. n'ont jamais été plus dures, car l'augmentation considérable de la productivité s'est traduite pour les cheminots, outre la réduction de leur pouvoir d'achat, par des efforts plus grands, par l'instauration de roulements de travail de plus en plus incompatibles avec une vie de famille normale.

Les roulements sont inhumains. Voici l'exemple de la journée de travail d'un mécanicien de Paris-Sud-Est : prise de service à dix-huit heures dix à Paris ; arrivée à Moret à zéro heure neuf ; coupure jusqu'à trois heures vingt-cinq, puis retour à Paris ; fin du travail à six heures quarante-sept.

D'après la S. N. C. F., cet horaire de travail représente huit heures cinquante-cinq de travail ; d'après les cheminots, la journée de travail est de douze heures trente-huit. De semblables horaires sont monnaie courante pour le personnel roulant — mécaniciens, agents de train, etc. — et ils sont fréquents dans de nombreux autres services. Est-ce une vie cela ? Les cheminots pensent que non.

Productivité, modernisation ! Les cheminots savent ce que cela veut dire sous le règne de l'Etat-patron ! Cela signifie pour eux, des déclassements de postes, la suppression d'emplois, l'avancement bloqué, les pertes de salaire allant de cinq mille à vingt mille francs par mois.

De plus, alors que le régime de quarante-huit heures par semaine est maintenu à la S. N. C. F. où l'on détient les records de productivité — M. le ministre l'a d'ailleurs souligné — les cheminots font moins de quarante-huit heures dans de nombreux autres pays.

Je puis me référer à des chiffres qui ne correspondent pas tout à fait aux vôtres, monsieur le ministre, mais qui sont en tout cas édifiants. Les cheminots font en Belgique 45 heures, en Suisse 47 heures en été et 44 heures de travail en hiver, en Autriche 46 heures 30 en été et 45 heures en hiver, en Angleterre 44 heures, en Union soviétique 41 heures.

De plus, pourquoi refuser aux cheminots la réduction des heures de travail, alors que la semaine de travail est de 45 heures aux P. T. T., à la R. A. T. P., dans les ministères et notamment dans le vôtre, monsieur le ministre, celui des travaux publics et des transports ? Les raisons des cheminots d'exiger le retour aux 40 heures sans diminution de salaire sont donc bien légitimes.

Toutes les organisations syndicales des cheminots sont d'accord pour exiger le retour à la semaine de 40 heures, avec, comme première étape immédiate, la semaine de 45 heures. Cette exigence est celle de dizaines de milliers de cheminots qui luttent aujourd'hui dans l'ensemble du pays, dans l'union et avec résolution, pour que leurs revendications soient satisfaites.

Evidemment le Gouvernement et la direction de la S. N. C. F. tentent de justifier leur opposition à cette revendication des cheminots en invoquant toujours l'éternel « manque de crédit ». De ce point de vue, il serait parfaitement possible de trouver les crédits en arrêtant la guerre d'Algérie et en pratiquant une politique de paix et de désarmement.

Mais il est possible, à l'intérieur même du budget de la S. N. C. F., de dégager les crédits nécessaires. Il suffit, comme le rappelait hier M. Cermolacce, de supprimer les cadeaux aux trusts en relevant les tarifs préférentiels accordés aux grosses sociétés capitalistes pour le transport de leurs marchandises par wagons et trains complets.

Je précise à nouveau que, par rapport à 1938, les tarifs marchandises, au détail, ont été multipliés par 31, pendant que les tarifs applicables pour les wagons et trains complets étaient multipliés par 16 et les tarifs voyageurs par 27. Si les tarifs appliqués pour les trains et wagons complets avaient suivi la même évolution que le tarif du détail, 200 milliards supplémentaires au moins seraient rentrés dans les caisses de la S. N. C. F. en 1959. Le Gouvernement et la direction de la S. N. C. F. n'ont pas suivi cette voie, préférant ainsi favoriser les trusts au détriment des cheminots.

Il n'y a donc aucune raison valable pour refuser aux cheminots le retour à la semaine de quarante heures ; la seule explication se trouve dans la politique réactionnaire et antisociale du Gouvernement des grands monopoles.

Mais les cheminots, comme l'ensemble des travailleurs, exigent avec de plus en plus de force la réduction du temps de travail. Ils sont las de vivre dans l'abrutissement découlant des cadences de travail et des longues journées laborieuses, de n'avoir pas le temps de lire, de s'élever, de participer à une activité culturelle. En un mot, ils veulent vivre comme des hommes, ce que le Gouvernement et la direction de la S. N. C. F. leur refusent ; mais les cheminots montrent dans leurs luttes actuelles leur volonté d'obtenir la satisfaction de revendications dont personne ne nie la légitimité.

Dans cette lutte, nous sommes à leur côté. Les gares parisiennes retentissaient hier des cris que poussaient des milliers de cheminots : « Nos salaires ! Nos quarante heures ! Annulez les sanctions ! »

Ce sont eux qui, en définitive, auront le dernier mot. (*Très bien ! sur certains bancs à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Cassagne.

M. René Cassagne. Je remercie M. le ministre des informations qu'il nous a apportées, mais ne l'étonnerai sans doute pas beaucoup si je lui indique qu'il ne m'a pas convaincu. Car, si, parlant le premier, je ne vous ai pas convaincu, monsieur le ministre, je crois que la réciproque est vraie.

Je veux donc tenter un dernier effort en vue d'obtenir de vous une réponse favorable à une revendication qui mérite vraiment satisfaction.

D'abord, je ne crois pas que la grève ait été politique. Que, comme dans toute grève, un certain nombre de personnes aient essayé de la faire jouer à des fins politiques...

M. le ministre des travaux publics et des transports. C'est tout ce que j'ai voulu dire et rien d'autre, croyez-le bien.

M. René Cassagne. ... ou à leur profit, je le crois.

C'est par erreur que j'ai dit que la C. F. T. C. avait participé à la grève en tant que corps organisé ; mais j'ai rencontré tant de militants de la C. F. T. C. parmi les grévistes que j'ai cru que l'organisation tout entière était consentante. Et si elle n'a pas participé à cette manifestation en tant que corps syndical organisé, peut-être cela tient-il à ce qu'elle avait subi une influence, déféré à des arguments que vous connaissez certainement encore mieux que moi.

Quoi qu'il en soit, qu'ils appartinssent à d'autres centrales ayant ordonné la grève ou qu'ils fussent inorganisés, je puis affirmer, monsieur le ministre, que pour le plus grand nombre des manifestants il s'agissait d'un mouvement revendicatif. Ce serait une très grosse erreur de ne pas considérer ce mouvement comme tel ; s'il avait été simplement politique, il n'aurait revêtu aucune ampleur ; il se serait réduit à l'action de militants. Lorsqu'un mouvement entraîne le débrayage de 80 p. 100 du personnel — et même davantage en certains endroits — je crois qu'il faut y voir autre chose qu'une manifestation politique.

Vous reconnaissez d'ailleurs vous-même, monsieur le ministre, que la situation des cheminots appelle une amélioration. Je vous en remercie. Je ne voulais pas vous en parler, voulant insister seulement sur ce problème des quarante heures. Je suis cependant heureux que vous ayez admis la nécessité de faire quelque chose dans ce sens. Il vous reste, bien sûr, à agir en conséquence. Vous m'avez dit qu'il y avait entre nous des divergences de date. Je veux espérer, même si nous sommes en désaccord sur la date, que vous ne tarderez pas à donner satisfaction aux cheminots.

Quant à la durée de la journée de travail que nous voudrions voir ramener, dans un premier stade, de quarante-huit heures à quarante-cinq heures, je vous demande d'y être très attentif. Les organisations syndicales réclament unanimement une telle modification. Sur le plan juridique, je crois que leur position est solide. Des arguments ont été avancés après coup. Mais si on se reporte aux discussions qui ont eu lieu en 1945, on constate que la prise de position favorable aux quarante-huit heures n'a pu être obtenue des organisations syndicales que dans la mesure où il a été fait appel aux sentiments patriotiques des cheminots, à la nécessité de remettre le réseau en fonctionnement, de faire de la S. N. C. F. ce grand corps magnifique qu'elle a su réaliser. Les quarante-huit heures n'étaient pas considérées comme un rythme de travail définitif puisqu'il est spécifié, dans le préambule de l'accord, que la durée légale hebdomadaire est toujours de quarante heures, selon la loi du 21 juin 1936.

Il est d'autres problèmes que nous pourrions discuter. La réduction de personnel est un phénomène extrêmement important. Votre collègue, M. le ministre du travail, se rend bien compte que, sur ce plan, des questions d'embauche et d'emploi se posent actuellement. On réduit systématiquement le nombre des agents de la S. N. C. F. ; de 500.000, l'effectif est passé à 359.000 ; c'est là une réduction d'effectifs très importante. Vous avez

évoqué, monsieur le ministre, le problème du vieillissement. Il est effectivement posé. Il ne résulte pas, à la S. N. C. F., de l'âge fixé pour la retraite, c'est évident, mais de ce que, depuis quelque temps, on a tari le recrutement. Les anciens agents demeurent parce que des emplois rendus vacants par les mises à la retraite ne sont pas pourvus d'agents jeunes.

Je crois que c'est en diminuant le nombre des heures de travail et en permettant un recrutement supplémentaire que vous pourriez disposer d'un personnel de jeunes et parer au danger du vieillissement.

Il est encore un problème, dont je m'étonne qu'il n'ait pas été abordé, celui de la sécurité. Vous n'avez pas voulu retenir l'argument du routier. Mais vous savez que vous êtes, vous-même, dans l'obligation de demander au personnel d'assurer la sécurité dans des conditions tout à fait singulières. Un grand nombre d'accidents, sur la route, proviennent du surmenage de travailleurs retenus plus de quarante heures, voire plus de quarante-huit heures, à la tâche. Car on fait travailler bien des routiers comme des mercenaires, sous le prétexte qu'on peut leur accorder des primes importantes.

Vous ne pouvez réclamer un tel rythme au personnel de la S. N. C. F., dont le travail atteint actuellement la limite que la sécurité interdit de dépasser. Je vous demande d'y être attentif.

Quand vous recevrez des délégations syndicales, je suis persuadé qu'elles attireront votre attention sur le problème de la sécurité. Si elles ne prenaient pas cette initiative, je vous demanderais, monsieur le ministre, de vous renseigner auprès d'elles. Vous constateriez que la réduction du temps de travail est un élément favorable à la sécurité.

Vous avez retenu l'argument tiré de la comparaison avec d'autres travailleurs et il est excellent. Je n'ai pas trouvé dans votre réponse d'hostilité formelle aux revendications des cheminots. Je pourrais m'en réjouir. Mais comme on m'a appris — et j'ai essayé de l'enseigner à d'autres — qu'il ne faut jamais remettre au lendemain ce qu'on peut faire le jour même, permettez-moi de vous demander, encore une fois, d'accorder le plus rapidement possible les satisfactions sollicitées. Je suis persuadé que si, dans un premier temps, vous consentiez une diminution des heures de travail, vous auriez résolu dans une large mesure un conflit qui ne fait que commencer et dont on peut craindre qu'il ne devienne extrêmement grave, à un moment où le pays n'a nullement besoin d'ennuis de ce genre.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Quelques mots encore à l'intention de M. Cassagne, qui, très courtoisement, vient de répondre aux observations que j'ai présentées.

M. Cassagne ne considère pas que le mouvement qui affecte actuellement la S. N. C. F. est exclusivement politique. Sans doute, mais j'ai tenu à citer ceux qui en revendiquent la paternité. M. Cassagne prétend qu'ils ne sont pas les seuls. J'en suis entièrement d'accord. Les manifestations prévues pour hier soir dans les gares parisiennes, auxquelles tous les syndicats libres — y compris Force ouvrière et non pas seulement la C. F. T. C. — ont refusé de s'associer, ont témoigné que, lorsque ces syndicats libres ne participent pas à un mouvement, la résonance n'est pas la même. Hier, malgré l'appel de la C. G. T., tous les trains de banlieue sont cependant partis. L'opération d'hier soir montre donc clairement qu'il faut distinguer ce qui est dû aux objectifs politiques — que j'ai soulignés sans leur accorder l'exclusivité — et ce qui résulte des difficultés que connaissent les cheminots, auxquelles M. Cassagne réserve une place et que je n'ai pas nié.

Cela étant, je me bornerai à préciser deux ou trois points.

Monsieur Cassagne, vous avez souligné vous-même, dans votre réponse, les difficultés de recrutement qualitatif rencontrées dans les circonstances présentes. Peut-être cette situation explique-t-elle la nécessité où je me suis trouvé, sans joie, d'ouvrir la grille des salaires, ce que l'on me reproche maintenant, alors qu'elle copie, mais avec beaucoup de discrétion, celle d'E. G. F. que M. Marcel Paul a signée ! Cependant quel que soit le fond de nos pensées, le recrutement du personnel qualifié est aujourd'hui insuffisant, et vous avez brièvement souligné les inconvénients qui sont nombreux, d'une telle situation et qui exigeaient que des mesures soient prises.

Je le répète, je ne suis pas hostile en principe à la revendication des organisations syndicales. Vous me demandez de ne pas remettre à demain ce qui peut être fait aujourd'hui. J'ai essayé de vous faire comprendre que je ne pouvais consentir aujourd'hui ce qui serait peut-être possible demain,

Mais, sur un autre point, je le répète, la comparaison que vous avez faite avec le secteur privé n'est pas tout à fait juste, étant donné que la loi de 1946 sur les heures supplémentaires qui s'applique dans le secteur privé est appliquée à la S. N. C. F., puisque les heures supplémentaires y sont majorées de 25 p. 100.

Mais si, dans le secteur privé, en raison de la conjoncture, la durée du travail tombe à quarante-cinq, quarante-quatre, quarante-trois heures ou même moins — nous évoquerons la question avec M. Rombeaut dans quelque minutes — les salaires figurant sur les feuilles de paye se trouvent diminués. Alors que vous me demandez que la rémunération des agents de la S. N. C. F. ne soit pas influencée par une diminution de la durée du travail.

Je suis, à la fois, parfaitement conscient de ce que vous demandez et très sensible aux arguments que vous avez fait valoir. Mais les responsabilités qui sont les miennes dans ce problème me conduisent à vous répondre que, conscient de ces responsabilités et de la situation, je m'efforcerai de donner satisfaction, au moins partielle, aux revendications formulées quand les circonstances le permettront. La décision dépend de l'évolution démographique et de l'état du marché du travail.

Nous ne sommes séparés — Je l'ai dit et vous l'avez rappelé vous-même — que par une notion de temps dans l'application des mesures que vous souhaitez. Mon temps n'est pas synchronisé avec le vôtre. J'aimerais vous donner une réponse qui vous agrée. Mon devoir est de vous dire que je prendrai les décisions que vous souhaitez lorsque je pourrai considérer que le moment en est venu.

Je suis le problème de très près. Soyez certain que, le jour où je pourrai vous dire très simplement « oui », ce sera avec joie.

M. le président. Le débat est clos.

SITUATION DES SALARIÉS DE LA CONSTRUCTION NAVALE

M. le président. M. Rombeaut appelle l'attention de M. le ministre des travaux publics et des transports sur la situation des salariés de la construction navale, et en particulier sur la grave inquiétude qui pèse sur le département de la Loire-Atlantique qui compte 8.200 demandeurs d'emploi et qui n'a d'autres perspectives que le licenciement prochain de nombreux autres travailleurs de son industrie principale. Il lui indique que si le Livre blanc concernant la construction navale a fait une analyse de cette industrie, de ses moyens de production en même temps qu'il présente les besoins de notre flotte marchande, il ne comporte qu'une certitude pour les salariés : celle de la suppression de leur emploi à une échéance rapprochée et qui ne dépassera pas la fin de 1961. Il lui rappelle que le 6 octobre 1959, dans leur totalité, les travailleurs des chantiers de la mer du Nord et de la côte atlantique avaient manifesté par des arrêts de travail dont le but était d'attirer l'attention sur la précarité de leur emploi. A ce jour, et malgré les enquêtes réalisées dans le département par son ministère, aucune solution n'apparaît. Il lui demande s'il compte définir et appliquer rapidement les mesures que le Gouvernement a le devoir de prendre pour remédier de façon durable aux conséquences d'une situation dont les travailleurs ne peuvent être tenus pour responsables et dont leurs familles sont victimes.

La parole est à M. Rombeaut.

M. Nestor Rombeaut. Mesdames, messieurs, la question qui vient cet après-midi devant l'Assemblée a été posée à M. le Premier ministre parce qu'elle concerne, non seulement la situation particulière des chantiers navals, mais également les conséquences qui découlent de cette situation et les décisions qu'elle impose.

Ce n'est un secret pour personne que la construction navale connaît une crise grave. Mais ce n'est un secret pour personne, non plus, que cette crise était prévue il y a cinq ans. Tous ceux qui s'intéressent à cette industrie savaient, en effet, que la situation particulièrement favorable qu'elle a connue depuis la fin 1955 et en 1956, à l'occasion de l'affaire de Suez notamment, ne durerait pas et que l'échéance se situait à cinq ans.

La construction navale française n'en est certes pas à sa première crise, mais elle traverse présentement la plus grave qu'elle ait connue. Et si elle traverse une crise plus grave que les précédentes, cela tient à un certain nombre d'éléments dont l'un est la capacité accrue de ses chantiers, cependant que la demande a diminué.

La capacité de production atteindra en 1962 plus de 700.000 tonneaux ; exactement, précise le plan, 722.000 tonneaux. La capacité de production prévue pour 1960 était de l'ordre de 550.000 tonneaux. En réalité, on ne construira qu'à concurrence de 475.000 tonneaux en 1960, puisque des commandes ont été résiliées et que la raréfaction s'accuse chaque jour plus importante.

L'examen des programmes d'investissements des divers chantiers laisse apparaître des différences profondes, des écarts considérables dans l'effort qui est accompli et je suis conduit à énoncer une vérité de La Palice : on constate que ce sont les chantiers qui ont réalisé le moins d'investissements qui sont le plus touchés ; mais il est certain que si la même valeur d'investissements avait été consentie pour tous les chantiers, cela n'aurait pas évité la crise que nous connaissons.

En présence de ces diverses situations, les commissions qui se sont penchées sur le problème ont abouti à la conclusion que des licenciements interviendraient. Les organisations syndicales avaient conclu de même, il y a déjà un certain nombre d'années, et, bien avant 1961, elles avaient, en prévision de l'échéance, crié casse-cou.

Le volume des licenciements prévus est de 2.700 travailleurs en 1960 et de 8.500 en 1961 ; soit, en gros, avec les correctifs qui ont été apportés depuis, quelque 12.000 licenciements auxquels il faut faire face dans l'industrie de la construction navale.

Cette situation est grave, d'abord par le nombre de chômeurs prévus, mais aussi par le fait que la main-d'œuvre de la construction navale est stable, qu'elle s'est toujours recrutée sur place, que les travailleurs restent dans les entreprises, ce qui amène à des moyennes d'âge plus élevées que dans l'industrie en général.

J'ai déjà évoqué, au cours du débat sur la politique sociale, la situation des travailleurs d'une section des chantiers de construction navale de Saint-Denis-Atlantique. Des travailleurs qui comptent plus de trente années de présence vont se trouver licenciés sans possibilités réelles de reclassement, car ce n'est un secret pour personne qu'à partir de trente-cinq ou quarante ans le reclassement est difficile et qu'à cinquante-huit ans il est impossible. Ces hommes, qui avaient acquis une situation dans leur entreprise, ne disposeront pour terminer leur carrière, que de salaires très diminués ; c'est avec ces salaires qu'on calculera leur pension de sécurité sociale. Cette situation est grave du fait de la moyenne d'âge des ouvriers dans les chantiers ; elle est grave aussi parce que les chantiers se situent dans des régions de sous-emploi dont ils constituent parfois la plus importante activité.

Ce problème social et humain ainsi posé est donc difficile à résoudre et si, dans certaines régions moins vulnérables, parce que les industries y sont plus diverses, le chômage pourra être résorbé, il est des secteurs dans lesquels l'intervention de l'Etat s'impose rapidement.

C'est d'ailleurs ainsi que conclut le rapport du 3 novembre 1959 du secrétariat général à la marine marchande, résumant les travaux du groupe de travail interministériel constitué au ministère des travaux publics. Je cite :

« Il apparaît que l'intervention des pouvoirs publics est nécessaire pour provoquer la création des emplois indispensables dans les autres régions, soit, à fin 1960, 100 emplois à Bordeaux, 500 à Nantes, à fin 1961 et en supplément, 500 emplois à Bordeaux, 2.500 à Saint-Nazaire, 3.000 à Nantes.

« Il apparaît au groupe de travail, compte tenu des informations qu'il a pu réunir, qu'un délai de dix-huit mois est indispensable entre la décision de principe d'implanter un ensemble industriel et la date à laquelle les premiers emplois peuvent être offerts aux salariés.

« Dans ces conditions, c'est dès les premiers mois de 1960 que devraient être acquises avec certitude les décisions d'investissements correspondantes.

« Le groupe de travail croit devoir insister sur la brièveté du délai ainsi imparti aux industriels et aux pouvoirs publics. »

Ces conclusions du 3 novembre ont provoqué les réactions que vous savez dans les entreprises, qu'il s'agisse des directions ou des salariés. Dans certaines régions même, la presse s'est emparée de ce fait et a publié la liste des chantiers dont la disparition était envisagée.

Pratiquement, rien n'a été fait depuis la publication de ces conclusions, tout au moins rien de tangible pour les travailleurs de la construction navale, si ce n'est, toutefois, que les chantiers menacés ont été invités à fusionner, à se regrouper, afin d'éviter la dispersion des efforts.

Les comités d'entreprise, invités à appuyer cet effort de fusion et de regroupement, ont déclaré qu'il ne leur appartenait pas de prendre position.

Je les comprends, car ils savaient parfaitement que, en prenant position, en poussant à la fusion, ils favorisaient les licenciements immédiats. Or, il n'appartient pas à des délégués du personnel de prendre position en faveur des licenciements.

Les comités d'entreprise n'ont pas non plus pris position contre les fusions qui pouvaient intervenir, sachant parfaitement que la situation économique conduira inévitablement à certains regroupements. Mais ils savent également que cette invitation à la mise en commun des moyens de production équivaut pour l'Etat à renoncer à l'intervention directe et à reconnaître que le pouvoir économique est entre les mains des seuls employeurs.

C'est en effet sur ce point que se pose un problème.

On ne peut pas, en effet, attendre de l'initiative privée qu'elle règle le problème. Si elle avait dû le régler, il y a longtemps qu'elle eût dû s'en préoccuper, et ils sont trop rares ceux qui ont pensé que le problème se posait et qu'il fallait le régler. Nous ne pouvons plus faire confiance à la seule initiative privée — même si elle est un peu bousculée par les prises de position de l'Etat — pour régler cette question.

Dans le passé, le pouvoir était désarmé par l'instabilité gouvernementale et ne pouvait pas prendre de position allant dans le sens de ce qu'on pourrait peut-être appeler un dirigisme. Mais cette instabilité a disparu et le pouvoir n'a maintenant aucune raison de ne pas se manifester.

D'ailleurs, le problème que nous avons à régler ne dépend pas du seul ministère des travaux publics et des transports. Il dépend aussi des départements du travail, des affaires économiques, des finances et de l'industrie et du commerce.

C'est pourquoi j'avais souhaité que ce soit M. le Premier ministre qui me réponde et me donne toutes explications utiles. Je sais, au reste, que le ministre présent au banc du Gouvernement connaît le problème et qu'il se fera l'écho de nos préoccupations auprès de ses collègues du Gouvernement, comme il l'a fait déjà.

Le Gouvernement avait un choix à faire — le livre blanc semblait indiquer que ce choix était fait — devant l'alternative suivante qui s'offrait à lui : ou bien éviter d'ouvrir le dossier et répartir l'aide à la construction navale indistinctement entre tous, au risque d'exposer gravement les chantiers compétitifs, sans pour autant sauver les autres ; ou bien, en acceptant toutes les conséquences de l'intervention, créer des activités de remplacement et prévoir le reclassement du personnel.

Je croyais que le Gouvernement avait choisi la seconde formule.

Ne me faites d'ailleurs pas dire autre chose que ce que je veux dire. Je ne prends pas position pour la fermeture de chantiers navals. Je constate qu'un problème est posé qui est difficile à régler. Son règlement entraînera peut-être — les gens en sont convaincus — des fermetures ou des diminutions d'activité. Mais il faut prévoir les moyens qui s'imposent pour le remplacement des activités qui disparaîtront.

C'est sur ce point que l'Etat doit intervenir. S'il n'intervient pas, nous connaîtrons la grave crise qu'il a voulu éviter en optant pour la seconde solution, en acceptant les conséquences de l'intervention.

Or nous sommes au milieu de l'année 1960. La commission qui a étudié le problème a fait remarquer qu'il fallait prendre rapidement les mesures nécessaires, car nous n'avions que dix-huit mois devant nous. Au milieu de l'année 1961, au plus tard à la fin de cette même année, la crise sera là et le problème social sera extrêmement compliqué.

Je vous demande donc, monsieur le ministre, si le Gouvernement entend réellement régler ce problème et s'il entend, comme il l'a dit, procéder dans les départements les plus touchés et à l'échelon le plus élevé aux enquêtes nécessaires pour dénouer la situation.

Je voudrais également savoir si la construction navale française prend sur le marché international plus ou moins de commandes que par le passé. Je crois pouvoir répondre qu'elle en prend au moins autant. Ce n'est donc pas le manque de compétitivité qui crée ses difficultés. Ses horaires de travail ne sont pas plus courts que ceux des autres pays. Ils sont, au contraire, plutôt un peu plus longs. La qualité du travail n'est pas non plus inférieure. Il n'y a donc pas de raison que nous ne sortions pas de cette crise et que nous ne trouvions pas le moyen de reclasser les gens de la construction navale.

La manifestation à laquelle M. le Président de la République et vous-même, monsieur le ministre, avez assisté il y a quelques semaines a magnifiquement fait la preuve de la valeur de ceux qui construisent les bateaux dans ce pays. Il faut que l'inquiétude qui pèse sur eux soit levée. Ils attendent qu'une décision soit rapidement prise car ils savent que la seule initiative privée ne résoudra pas leurs problèmes.

Le Gouvernement leur a promis de leur en apporter les moyens. S'il ne tient pas ses promesses, une crise extrêmement grave se produira dont je ne sais pas comment nous sortirons. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

M. Robert Buron, *ministre des travaux publics et des transports.* Mesdames, messieurs, la question soulevée par M. Rombeaut vient à son heure.

Il est un peu tard pour établir si, en 1955, entre la guerre de Corée et l'affaire de Suez, on prévoyait ou non la crise. Ce qui est certain c'est que depuis deux ou trois ans, le monde connaît une crise sérieuse en matière d'armement, crise qui retentit presque par avance sur le domaine des constructions navales.

Je ne reprendrai pas ce qui a été dit abondamment à cette tribune ou à celle du Sénat. L'hiver dernier, au moment de la discussion budgétaire, nous avons eu ici une longue discussion sur ce sujet — je crois que M. Nestor Rombeaut était déjà intervenu — et deux débats au Sénat. Au Conseil économique, les spécialistes de la question se sont penchés sur ce problème et un long rapport a été établi. Des discussions auxquelles j'ai eu l'honneur de participer ont eu lieu.

Incontestablement, chacun a profondément conscience que les années à venir seront particulièrement difficiles pour la construction navale, en France comme dans les autres pays.

Le problème se pose en deux termes et je remercie M. Rombeaut d'avoir rappelé que sa question ne s'adressait pas uniquement au ministre des travaux publics chargé de la marine marchande — désigné très légitimement pour lui répondre — mais au Premier ministre, le Gouvernement tout entier étant intéressé. En effet, la question de M. Rombeaut présente deux aspects différents. L'un, c'est la construction navale proprement dite, l'autre, c'est la reconversion, c'est-à-dire la création d'autres activités qui, *ipso facto*, ne dépendront plus alors du ministre chargé de la marine marchande.

C'est ce qui explique l'intitulé exact de la question.

Bien entendu, je suis plus qualifié pour répondre à la première partie du texte de M. Rombeaut qu'à la seconde. Cependant, la responsabilité du Gouvernement ne se divise pas et je répondrai à l'une et à l'autre.

S'agissant de la crise elle-même, il est vrai que le Livre Blanc et les conclusions des travaux de plusieurs groupes de travail et commissions ont marqué que le désir du Gouvernement était d'orienter les chantiers de construction navale vers un minimum de concentration pour que, compte tenu des possibilités réelles de construction, les chantiers qui subsisteraient soient en mesure de supporter le contre-coup de la concurrence internationale, qui sera d'autant plus rude que les autres pays traversent la même crise que nous.

M. Rombeaut a raison de me reprocher le décalage existant entre les déclarations d'intention du Gouvernement et leur mise en œuvre. Mais M. Rombeaut sait lui-même qu'il n'est pas facile de franchir le fossé qui sépare l'intention de la réalisation.

La déclaration d'intention, c'est la constatation de la crise, c'est le cri de Cassandre que j'ai lancé il y a près d'un an à cette tribune et dont je me réjouis, dans une certaine mesure, qu'il ait été tout de même entendu, malgré la tristesse qui pouvait nous étreindre tous.

La déclaration d'intention, c'est la nécessité d'un regroupement des chantiers pour que subsistent les meilleurs, ceux qui peuvent supporter le mieux la concurrence internationale.

La déclaration d'intention, c'est l'annonce que, à partir du 1er janvier 1962, le Gouvernement se devra de réserver les crédits d'aide à la construction navale à ceux qui, ayant des commandes en quantité suffisante, pourront lutter avec succès sur le terrain international.

La réalisation pratique, c'est la fermeture, sous la responsabilité du Gouvernement, de tel ou tel chantier, la décision, prise par le Gouvernement, d'en finir avec tel ou tel secteur d'activité.

Il est normal qu'entre la déclaration d'intention — qui résulte d'un examen, que personne ne conteste plus, je crois, de la situation — et la mise en application de décisions qui traduisent dans les faits, c'est-à-dire dans la matière humaine, des conclusions économiques, il y ait un moment de réserve, de réflexion pour faire que la crise, dont nous savons combien elle est grave, ne frappe pas en aveugle.

Messieurs, j'ai dit ici souvent — et M. Rombeaut le sait, en particulier — qu'à d'autres époques le Gouvernement aurait pu être tenté de ne pas impliquer sa responsabilité dans ce problème, de laisser la concurrence jouer librement et de constater seulement — en 1962, selon toutes les prévisions — que, les crédits étant insuffisants pour compenser les écarts de prix apparaissant dans la concurrence, ou que, les commandes étrangères n'alimentant pas suffisamment nos chantiers, tel ou tel chantier était frappé.

Ce gouvernement ne l'a pas voulu. Il a préféré prendre ses responsabilités plutôt que de laisser au fameux libre jeu de la concurrence — est-il libre et est-ce un jeu ? — le soin de désigner les victimes.

Seulement, la prise de position est assez nouvelle pour que le Gouvernement qui l'endosse ait une sorte de sursaut et veuille disposer d'un temps de réflexion avant de désigner des victimes, tâche qu'il serait si simple de confier au hasard de la concurrence.

Mais ce qui n'est pas possible, pour la raison même que M. Rombeaut a fort bien exposée, c'est que, si nous laissons au hasard de la concurrence le soin de désigner les victimes, les ouvriers en chômage n'auront plus le temps d'aviser et leurs familles seront en proie à la misère. Au contraire, si l'on prévoit, au sens propre du mot, on ménage à d'autres éléments la possibilité d'entrer en jeu, on donne aux intéressés eux-mêmes la faculté de « se retourner » ; on prend donc, malgré tout, le maximum de précautions sociales.

Voilà pourquoi M. Rombeaut m'interroge et me dit en substance : d'accord, nous avons compris ; nous savons que la crise aura lieu et qu'elle sera dure ; mais le Gouvernement avait pris la responsabilité de dire qu'il la prévenait, ce mot étant pris au sens propre ; il avait déclaré qu'il préférait prendre ses responsabilités, afin que les ouvriers aient le maximum de chances d'être protégés en la circonstance. Et M. Rombeaut ajoute : puisque vous avez pris cette responsabilité, assumez-la jusqu'au bout et, quelles que soient les conséquences de vos décisions, prenez-les rapidement, parce que nos camarades ouvriers, même s'ils sont les premiers à protester contre vos décisions, disposeront de dix-huit mois pour trouver une solution à leurs propres problèmes, solution que le Gouvernement se doit de les aider à dégager. Si vous attendez encore, et bien que vous ayez poussé un vigoureux cri d'alarme, en définitive, vous ne les aurez pas aidés, vous aurez, vous aussi, attendu que le mal s'aggrave pour que la solution intervienne d'elle-même. Je suis sensible à l'appel de M. Rombeaut. Il sait que le Gouvernement, qui devait prendre une décision avant le 31 mars, s'est donné jusqu'au 30 juin pour permettre à l'industrie privée, conformément au vœu du Conseil économique et des organisations syndicales représentées en son sein, de tenter de résoudre le problème, au moins pour partie, par des contacts directs.

Ces contacts ont eu lieu et certains progrès sont amorcés. J'ai l'impression que les responsables de la construction navale commencent à comprendre que l'heure de la reconversion est venue si l'on veut que l'essentiel subsiste.

Et c'est ici, bien sûr ! que le Gouvernement hésite entre la méthode brutale qu'il a lui-même préconisée et un procédé plus souple permettant de mieux cerner la solution nécessaire.

En tout cas, je déclare à M. Rombeaut que, sur ce premier point, celui de l'attribution en 1962 et 1963, de l'aide à la construction navale, ce qui a été décidé sera réalisé et que le Gouvernement prendra ses responsabilités pour déterminer les chantiers qui pourront bénéficier de l'aide parce qu'ils se seront adaptés à la difficulté du moment et ceux qui ne le pourront pas malgré leurs mérites ou par malchance.

Mais la question de M. Rombeaut comportait une seconde implication qui me concerne moins directement. M. Rombeaut m'a demandé : Dans la mesure où la construction navale ne pourra pas suivre le rythme que lui permettraient ses possibilités, au moins dans les années qui viennent, que ferez-vous pour que ceux qui ne pourront plus y travailler trouvent un emploi ailleurs ?

M. Rombeaut sait que nous avons constitué, avec mes collègues de l'industrie et du travail, une sorte de comité interministériel pour essayer de développer, dans les régions les plus particulièrement visées, les possibilités de création et de transformation d'emplois.

M. Eugène Van der Meersch. Ce qui revient au même.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Ce qui revient pratiquement au même, d'ailleurs, comme le fait très justement remarquer M. Van der Meersch.

A cet égard, je veux dire deux choses : la première, c'est que, dans certaines entreprises — M. Rombeaut me permettra de citer celles de Saint-Nazaire et, dans le Midi, celle de la Seyne — un effort très valable est accompli, qui bien sûr est lent, pour créer, dans ces établissements des emplois nouveaux, sans rapports avec les tâches relatives à la fabrication des coques. D'autres — et c'est ma seconde observation — se heurtent à plus de difficultés et ont besoin — ils le méritent — de recevoir de l'Etat une aide particulière. M. Rombeaut a eu raison de me le rappeler. Il a interpellé sur ce point le Gouvernement tout entier, c'est-à-dire tous les ministres qui, à un titre quelconque, peuvent participer à cette création d'emplois. Je dois dire que c'est en tenant très largement compte des observations qu'il vient

de présenter que le décret du 15 avril a été pris par le Gouvernement, décret qui modifie et adapte l'aide de l'Etat au développement des régions insuffisamment équipées et qui prévoit un sort spécial pour Nantes et pour Bordeaux, pour Limoges et pour Montpellier. Ce texte dispose aussi qu'en dehors de ces quatre régions chaque situation, source de chômage, fera l'objet d'un examen particulier. Cela doit permettre aux chantiers situés hors de Bordeaux et de Nantes de se reconvertir et aux entreprises qui s'instaleraient à côté d'eux et qui utiliseraient les ouvriers provenant de chantiers de recevoir l'aide de l'Etat.

Le décret du 15 avril 1960 répond en partie à la question posée par M. Rombeaut. La décision prise avant-hier par le conseil des ministres tendant à la création d'un organisme d'étude et d'orientation de l'économie dans les régions en difficulté correspond à la même idée.

M. Rombeaut a raison : l'ouvrier en difficulté ne peut attendre lonsgtemps. Les ministres n'ont pas tort : une politique telle que ces textes et ces décisions la traduisent, ne peut être efficace qu'au bout d'un certain temps.

Notre devoir est d'appliquer les textes votés et les décisions prises dans un délai aussi court que possible afin que l'appel qui nous a été lancé reçoive sa réponse véritable et qu'en définitive, ayant pris conscience à temps de la crise inévitable de la construction navale mais voulant la limiter au maximum, nous fassions en sorte que ceux qui sont menacés par la crise ou qui risqueraient, dans d'autres circonstances, d'en être les victimes, trouvent dans d'autres directions les possibilités de réemploi qui leur permettront de continuer leur vie d'homme et de chef de famille. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Cance, seul orateur inscrit.

M. René Cance. Monsieur le ministre, permettez-moi de vous dire que la réalité et les perspectives en ce qui concerne l'industrie navale sont sans doute beaucoup plus sombres que la situation que vous venez de décrire.

La réalité, c'est le Livre Blanc, le livre du Gouvernement, qui nous la fait connaître. On y lit notamment : « on construit trop de navires en France ».

Les perspectives, c'est que, dans deux ou trois ans au maximum, de grands chantiers vont être fermés ; douze mille ou treize mille travailleurs auront été chassés de leur emploi et devront s'efforcer de trouver du travail ailleurs, trente mille ou quarante mille personnes seront ainsi menacées de subir les conséquences du chômage.

Je m'excuse de citer l'exemple du Havre où deux chantiers navals sont menacés de disparaître. S'ils disparaissaient ce serait un coup très rude porté à l'économie de notre ville et de notre port.

Vous savez, monsieur le ministre, que le conseil municipal du Havre vous a déjà manifesté son inquiétude. Vous avez reçu un ordre du jour, voté à l'unanimité par ce conseil municipal, qui vous demandait que soient conservés nos deux chantiers navals.

Je serais heureux, évidemment, que vous nous donniez ce soir des apaisements à ce sujet.

Or, que dit-on dans le Livre Blanc en ce qui concerne la région de la Seine-Maritime ? On y dit que « le reclassement du personnel dans la région de la Seine-Maritime semble accessible. Les licenciements seront absorbés ».

Malgré l'euphorie des discours officiels que nous entendons maintenant presque chaque jour, les travailleurs savent fort bien par expérience que la reconversion s'accompagne toujours de déclassements et de licenciements. Il y a, au Havre, monsieur le ministre, 1.800 à 2.000 demandes d'emplois qui n'ont pu être satisfaites.

Je me permettrai de vous demander quelles sont les activités nouvelles que vous vous proposez de créer dans notre ville.

J'ajoute que des menaces pèsent également sur les chantiers de Grand-Quevilly et du Trait.

Mais où iront ces ouvriers, ces techniciens, qui sont, vous le savez, hautement qualifiés, qui sont spécialisés ? Où iront ces traceurs de coque, ces monteurs de machines ? Comment pourront-ils s'adapter à un nouveau métier ? Quels seront les salaires qu'ils recevront ? Et les plus âgés — on vient de le faire observer — où trouveront-ils du travail, alors que. vous le savez bien, il est déjà bien difficile de trouver de l'embauche lorsqu'on a quarante ou quarante-cinq ans ?

Il y a là un problème humain auquel le Gouvernement semble rester insensible.

Permettez-moi de vous dire que vous aurez du mal à me convaincre personnellement qu'il s'agit là d'une politique de grandeur nationale !

Nul ne conteste qu'il y a une crise dans la construction navale. Il est possible que des adaptations soient absolument nécessaires, mais il ne faut pas qu'elles se fassent au détriment des travailleurs. Et nous sommes d'abord contre tout licenciement.

Pendant des années, on a dit à ces travailleurs, vous le savez bien : « Il faut produire beaucoup et plus vite si nous voulons lutter contre la concurrence étrangère », et la productivité a doublé, a triplé, les effectifs restant d'ailleurs sensiblement les mêmes. Les travailleurs en ont-ils profité ? Mais non ! personne en toute bonne foi ne peut répondre à cette question par l'affirmative. Leur pouvoir d'achat a même diminué, on ne le nie plus aujourd'hui.

Et, aujourd'hui, après tant de sacrifices qui leur ont été imposés, la perspective qui s'offre à eux, c'est le licenciement ou le reclassement avec un salaire qui sera probablement beaucoup plus réduit, ou c'est encore le départ avec leur famille en d'autres lieux.

On nous affirme aussi que les chantiers navals connaissent une crise. Nous ne l'avons pas nié, mais nous pouvons ajouter quand même que, pendant une longue période, ils ont connu des jours fastes, ils ont réalisé des bénéfices qui étaient, ma foi, très substantiels. Il suffit pour s'en convaincre d'examiner aujourd'hui le bilan des Chargeurs réunis qui fait apparaître plus de dix milliards de francs de réserves et de provisions, ou encore celui des Forges et Chantiers, qui vient de sortir, et qui permet de constater qu'en 1959, par conséquent en période de crise, la société a réalisé 222 millions de francs de bénéfices contre 178 millions en 1958.

Augmentation, donc, de 24 p. 100 pour les patrons et de 4 p. 100 seulement pour les ouvriers.

Depuis 1952, la loi d'aide a coûté 136 milliards aux contribuables français et les compagnies de navigation, vous le savez, ont vu leur flotte entièrement reconstruite ou modernisée aux frais de l'Etat. Aujourd'hui, évidemment, les vaches sont un peu plus maigres, mais ce n'est pas une raison pour fermer les chantiers, après avoir pendant plusieurs années réalisé des bénéfices très importants.

On nous dit encore que nos prix sont trop élevés. Alors, nous ne comprenons pas pourquoi l'acier français, monsieur le ministre, qui a augmenté de 4,75 p. 100, reste quand même d'un prix inférieur de 10 p. 100 à celui de la République fédérale allemande et encore inférieur de 15 p. 100 au prix belge.

Les salaires sont trop élevés, ajoute-t-on quelquefois. Mais les salaires des ouvriers français viennent en cinquième position parmi les salaires des ouvriers des pays du Marché commun.

D'ailleurs, les grosses sociétés capitalistes des chantiers navals usent des mêmes arguments auprès de leurs ouvriers. Que ce soit au Japon, aux Etats-Unis, en Suède ou en Grande-Bretagne, on met toujours en avant les mêmes arguments.

Dans ces conditions, comment ne pas comprendre le mécontentement, comment ne pas approuver et soutenir la lutte de ces travailleurs auxquels on disait encore hier ou avant-hier : « Prenez patience. Dans une vingtaine d'années, vous verrez que tout ira mieux » ?

M. le Premier ministre — chacun, dans cette Assemblée, l'a regretté — n'a pas dit un mot des mouvements sociaux, des revendications des travailleurs, qui sont cependant considérées par tout le monde comme parfaitement légitimes, justifiées et même modestes.

Tout à l'heure, monsieur le ministre, vous avez parlé d'une « période légèrement troublée ». La vérité c'est que le mécontentement est très grand et n'a jamais atteint une telle ampleur depuis l'avènement de la V[e] République. C'est d'ailleurs la conséquence logique de la politique suivie par un Gouvernement qui consacre le tiers ou le quart de son budget à la course aux armements pour faire la guerre en Algérie. C'est la vérité, elle doit être dite.

A notre avis, certaines solutions pourraient permettre de mettre fin ou, en tout cas, d'atténuer la crise qui sévit dans la construction navale. C'est d'abord, évidemment, l'augmentation des salaires, l'augmentation du pouvoir d'achat des travailleurs...

M. le ministre des travaux publics et des transports. Pour des bateaux ?

M. René Cance. ... qui entraînerait certainement une demande accrue des biens de consommation. C'est ensuite le retour à la semaine de quarante heures, sans diminution de salaire ; la question est aujourd'hui très nettement posée par la classe ouvrière, notamment dans les manifestations de travailleurs.

C'est encore l'avancement de l'âge de la retraite à soixante ans.

C'est la suppression des obstacles qui s'opposent encore au commerce avec tous les pays et c'est, en un mot, la pratique

d'une véritable politique de détente internationale, car tout est lié.

Il y a certainement des acheteurs de navires français dans le monde.

Il y a la possibilité, il y a même la certitude — je crois — d'un grand trafic maritime dans un monde dont la population aura doublé dans trente ou quarante ans. Le maintien, voire le développement de la construction navale en France, qui est une construction de haute qualité, comme on le disait tout à l'heure, et qui peut être une industrie d'exportation — ces dernières années, les commandes étrangères ont tout de même fait rentrer 200 milliards de devises diverses — sont absolument nécessaires, à notre avis.

Ils sont également indispensables pour nous assurer une marine marchande vraiment indépendante. Quand les travailleurs de cette industrie cessent leur travail pour exiger de meilleures conditions de vie, il n'est nullement paradoxal de prétendre qu'ils luttent en même temps pour cette indépendance de leur industrie.

C'est de leur union et de leur action que dépend en définitive la solution du problème de l'industrie navale en France. C'est de leur union — ce sera ma conclusion — que dépend aussi la solution des grands problèmes qui dominent la vie de la France, y compris le rétablissement d'une démocratie rénovée. (*Applaudissements sur certains bancs à l'extrême gauche.*)

M. Nestor Rombeaut. Je demande la parole.

M. le président. Monsieur Rombeaut, avant de vous donner la parole, je vous rappelle que la séance doit être levée dans quelques minutes. Je vous demande donc d'être très bref.

M. Nestor Rombeaut. J'en aurai terminé comme vous le souhaitez, monsieur le président.

Je désire simplement faire part à M. le ministre d'une observation et d'une inquiétude.

L'observation porte sur une déclaration que vient de faire M. Cance, à savoir que la loi d'aide avait coûté 136 milliards de francs aux contribuables français.

Je ne pense pas que M. Cance ait rappelé ce chiffre pour le regretter. Personnellement, en tout cas, je ne le regrette pas car si cette aide n'était pas intervenue, il est vraisemblable que nous ne discuterions pas ce soir de la construction navale: elle n'existerait plus.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Très bien !

M. Nestor Rombeaut. L'inquiétude que je voudrais manifester est relative à une remarque de M. le ministre qui a dit que les travailleurs en cause auraient dix-huit mois pour trouver une solution à leurs problèmes.

Il n'est pas possible de laisser à ces seuls travailleurs, dans un tel délai, le soin de trouver une solution.

La question qui se pose est de savoir si, tous ensemble, nous allons leur procurer une solution pour régler leurs problèmes.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je suis d'accord sur ce deuxième point.

M. Nestor Rombeaut. Telle est l'inquiétude que j'ai tenue à manifester très brièvement comme me l'a demandé M. le président.

M. le président. Je vous en remercie.

Le débat est clos.

— 4 —

CONSEIL SUPERIEUR DE L'EAU EN ALGERIE

Demande de candidatures.

M. le président. J'ai reçu de M. le Premier ministre une demande de désignation de deux membres chargés de représenter l'Assemblée nationale au sein du conseil supérieur de l'eau en Algérie. (Application de l'arrêté du 23 avril 1960 du délégué général du Gouvernement en Algérie.)

L'Assemblée voudra sans doute confier à la commission de la production et des échanges le soin de remettre à la présidence le nom de ses candidats dans le plus bref délai.

Ces candidatures seront soumises à la ratification de l'Assemblée, en application de l'article 26 du règlement.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Il en est ainsi décidé.

— 5 —

DEPOT DE RAPPORTS

M. le président. J'ai reçu de M. Profichet, un rapport, fait au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, sur la proposition de loi de M. Henault tendant à permettre aux seuls chiropractors titulaires du diplôme de docteur en chiropractie d'exercer leur art (n° 349).

Le rapport sera imprimé sous le n° 684 et distribué.

J'ai reçu de M. Pezé un rapport, fait au nom de la commission de la production et des échanges, sur le projet de loi autorisant le Président de la République à ratifier le traité de commerce signé à Quito le 20 mars 1959 entre la France et l'Equateur (n° 273).

Le rapport sera imprimé sous le n° 685 et distribué.

J'ai reçu de M. Dumortier un rapport, fait au nom de la commission de la production et des échanges, sur le projet de loi portant ratification du décret n° 59-1494 du 28 décembre 1959 portant réduction provisoire, quant à la perception, du droit de douane d'importation applicable à l'acide alginique, ses sels et ses esters, à l'état sec (n° 502).

Le rapport sera imprimé sous le n° 686 et distribué.

J'ai reçu de M. Dufour un rapport, fait au nom de la commission de la production et des échanges, sur le projet de loi portant ratification du décret n° 60-53 du 18 janvier 1960, suspendant, jusqu'au 31 mars 1960 inclus, la perception des droits de douane d'importation applicables à certains produits (n° 530).

Le rapport sera imprimé sous le n° 687 et distribué.

J'ai reçu de M. Dumortier un rapport, fait au nom de la commission de la production et des échanges, sur le projet de loi portant ratification du décret n° 60-109, du 10 février 1960, modifiant le tarif des droits de douane d'importation applicable à l'entrée dans le territoire douanier (n° 549).

Le rapport sera imprimé sous le n° 688 et distribué.

J'ai reçu de M. Dumortier un rapport, fait au nom de la commission de la production et des échanges, sur le projet de loi portant ratification du décret n° 60-107 du 8 février 1960 portant modification du tarif des droits de douane d'importation en ce qui concerne certains produits sidérurgiques (n° 548).

Le rapport sera imprimé sous le n° 689 et distribué.

— 6 —

DEPOT D'UN AVIS

M. le président. J'ai reçu de M. Garraud un avis, présenté au nom de la commission des affaires étrangères, sur le projet de loi autorisant le Président de la République à ratifier des amendements à la convention du 28 juillet 1946 créant l'Organisation mondiale de la santé (n°ˢ 319 et 442).

L'avis sera imprimé sous le n° 683 et distribué.

— 7 —

DEPOT D'UNE PROPOSITION DE LOI MODIFIEE PAR LE SENAT

M. le président. J'ai reçu, transmise par le M. le président du Sénat, une proposition de loi modifiée par le Sénat tendant à modifier les articles 1ᵉʳ, 7, 9, 11, 14 et 20 du décret n° 53-960 du 30 septembre 1953 réglant les rapports entre bailleurs et locataires en ce qui concerne le renouvellement des baux à loyers d'immeubles ou de locaux à usage commercial, industriel ou artisanal.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 682, distribuée et renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.

— 8 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Mardi 21 juin, à quinze heures trente, séance publique :

Nomination de deux membres du conseil supérieur de l'habitat en Algérie.

Discussion du projet de loi n° 264 tendant à harmoniser l'application des lois n°ˢ 57-1223 du 23 novembre 1957 sur le reclassement des travailleurs handicapés et du 26 avril 1924 modifiée,

relative à l'emploi obligatoire des mutilés de guerre. (Rapport n° 559 de M. Camino, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales) ;

Discussion des propositions de loi : 1° de M. Jean-Paul David n° 287 tendant à étendre les dispositions de la loi n° 56-1222 du 1er décembre 1956, relative à la coordination des régimes de retraite professionnelle ; 2° de M. René Pleven, n° 289, tendant à prévoir des sanctions à l'encontre des directeurs, administrateurs et responsables d'institutions de retraites visées par la loi n° 56-1222 du 1er décembre 1956 qui ne se conformeraient pas à ses prescriptions. (Rapport n° 469 de M. Eugène-Claudius Petit, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales) ;

Discussion de la proposition de loi n° 297 de M. Tomasini et plusieurs de ses collègues tendant à étendre aux artisans, industriels et commerçants français du Maroc et de Tunisie le bénéfice de la loi n° 48-101 du 17 janvier 1948. (Rapport n° 468 de M. Lacaze, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales) ;

Discussion du projet de loi n° 45 portant ratification du décret n° 59-373 du 6 mars 1959 suspendant provisoirement la perception du droit de douane d'importation sur certains légumes secs. (Rapport n° 229 de M. Djillali Kaddari, au nom de la commission de la production et des échanges) ;

Discussion du projet de loi n° 393 complétant l'ordonnance n° 59-235 du 4 février 1959 instituant l'épargne-crédit. (Rapport n° 632 de M. Coudray, au nom de la commission de la production et des échanges) ;

Discussion du projet de loi n° 500 modifiant certains articles du décret n° 52-152 du 13 février 1952 pris en exécution de la loi n° 51-1509 du 31 décembre 1951 instituant une taxe spéciale sur les carburants dans les départements d'outre-mer et créant des fonds routiers départementaux. (Rapport n° 660 de M. Sablé, au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République).

La séance est levée.

(*La séance est levée à dix-huit heures cinquante-cinq minutes.*)

Le Chef du service de la sténographie
de l'Assemblée nationale,
RENÉ MASSON.

Désignation de candidatures
pour le conseil supérieur de l'habitat en Algérie.

(Application de l'article 26 du règlement.)

Conformément à la décision prise par l'Assemblée dans sa séance du 9 juin 1960, la commission de la production et des échanges présente les candidatures de MM. Mekki et Salado pour faire partie du conseil supérieur de l'habitat en Algérie.

Ces candidatures seront soumises à la ratification de l'Assemblée.

Nomination de membres d'un organisme extraparlementaire.

En application du décret n° 59-854 du 3 août 1959, l'Assemblée, dans sa séance du 17 juin 1960, a nommé MM. Mariotte et Camino membres du conseil supérieur pour le reclassement professionnel et social des travailleurs handicapés.

QUESTIONS

REMISES A LA PRESIDENCE DE L'ASSEMBLEE NATIONALE

(Application des articles 133 à 138 du règlement.)

QUESTION ORALE AVEC DEBAT

6109. — 17 juin 1960. — **M. Dalbos**, rappelant à **M. le ministre du travail** ses diverses interventions tant orales qu'écrites concernant la fixation des honoraires médicaux en Gironde, lui expose: *a*) que la politique suivie en ce domaine conduit la profession médicale à une dégradation sociale de plus en plus incontestable; *b*) que depuis longtemps et surtout depuis son arrêté du 7 janvier 1960 les honoraires médicaux sont inférieurs aux salaires réclamés par la plupart des ouvriers spécialisés et très en dessous des rémunérations des réparateurs de postes de radio et de télévision; *c*) que ces honoraires médicaux ne figurant que pour 5 p. 100 dans le budget de la sécurité sociale il est mal venu de mettre dans l'esprit des assurés que leur augmentation minime serait cause d'un déficit compromettant l'équilibre financier des caisses; *d*) que rien ne justifie une différence de près de 60 p. 100 entre le prix d'une consultation ou d'une visite en province et à Paris; *e*) que les syndicats médicaux de la Gironde, qui ont toujours accepté dans un but social de signer des conventions avec les caisses (alors que ceux des grandes villes comme Paris, Lyon et Marseille, qui ont obtenu des tarifs favorables, n'en ont jamais signé), se trouvent brimés pour avoir accepté, dans un but humanitaire, des honoraires bas permettant aux assurés sociaux d'être remboursés au taux qui leur est dû; *f*) que, malgré la loi obligeant l'Etat à rembourser 80 p. 100 aux assurés sociaux et malgré les récentes mesures injustes prises par le Gouvernement, il est étonnant que ce taux de remboursement ne soit même pas reconnu par les textes les plus récents et que, de plus, le Gouvernement diminue de 20 p. 100, par arrêté, des tarifs qui depuis plusieurs années avaient été jugés équitables à la fois par les syndicats médicaux, les représentants des caisses et les représentants des assurés. Il lui demande s'il est dans ses intentions de réexaminer, de toute urgence, une telle situation qui ne met pas en honneur le sens social du Gouvernement de la Ve République.

QUESTIONS ECRITES

Art. 138 du règlement:

« *Les questions écrites... ne doivent contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés.*

« *Les réponses des ministres doivent être publiées dans le mois suivant la publication des questions. Ce délai ne comporte aucune interruption. Dans ce délai, les ministres ont toutefois la faculté soit de déclarer par écrit que l'intérêt public ne leur permet pas de répondre, soit, à titre exceptionnel, de demander, pour rassembler les éléments de leur réponse, un délai supplémentaire qui ne peut excéder un mois. Lorsqu'une question écrite n'a pas obtenu de réponse dans les délais susvisés, son auteur est invité par le président de l'Assemblée à lui faire connaître s'il entend ou non la convertir en question orale. Dans la négative, le ministre compétent dispose d'un délai supplémentaire de un mois.* »

6110. — 17 juin 1960. — **M. Guillon** demande à **M. le ministre de l'industrie** quelles sont les raisons qui ont motivé, dans le décret n° 60-516 du 2 juin 1960 (*Journal officiel* du 3 juin p. 5011), le rattachement de la région Poitou-Charentes à celle du Limousin dans le tableau définissant les circonscriptions des régions économiques. Aucune affinité géographique, historique, ethnique, économique, pas plus que des relations routières ou ferroviaires commodes ne permettent d'expliquer la tutelle du Limousin imposée à la circonscription bien individualisée de Poitou et Charentes. Pour ne citer que quelques chiffres, le nombre de patentes en 1958 a été de 71.480 en Poitou-Charentes et de 34.914 en Limousin, le nombre de commerçant détaillants est de 21.862 contre 10.595, celui des tracteurs agricoles de 41.189 contre 15.960. Si rattachement il devait y avoir, la logique indiquerait le rattachement du Limousin à Poitiers, plutôt que celui du Poitou à Limoges, qui a cependant été fait. Il insiste pour que, toutes autres considérations étant écartées, la position prise, qui heurte, à la fois les intérêts du monde commerçant et la nécessité de faire coïncider, autant que possible, les centres économiques régionaux avec les capitales administratives, soit revisée dans les plus brefs délais.

6111. — 17 juin 1960. — **M. Duchâteau** demande à **M. le ministre du travail** d'après quels critères est prononcée l'intégration des commis greffiers des juridictions chérifiennes dans les emplois, soit d'adjoints administratifs, soit de commis des services extérieurs prévus par l'arrêté de correspondance du 25 octobre 1958 (*J. O.* du 28 novembre 1958); il s'étonne en effet, des indices susceptibles d'être attribués — allant de l'échelle 7 *c* à l'échelle 5 *c* — et désire connaître les règles suivies en la matière par la commission administrative paritaire n° 3 des services extérieurs et de la main-d'œuvre. En l'espèce, l'intéressé, ancien commis greffier de classe exceptionnelle des cadres chérifiens (indice terminal 270 en net, 330 en brut) s'est trouvé nettement déclassé par suite de son intégration dans le corps des commis des services extérieurs du travail et de la main-d'œuvre (indice terminal 240 en net, 225 en brut).

6112. — 17 juin 1960. — **M. Duchâteau** appelle l'attention de **M. le ministre des finances et des affaires économiques** sur la situation toute spéciale des Français, titulaires de pensions chérifiennes sinistrés 100 p. 100 par le tremblement de terre d'Agadir qui, privés de leur foyer, seront réfugiés en France; et lui demande: 1° si les pensions chérifiennes dont ils sont bénéficiaires peuvent donner lieu à paiement des arrérages dans la métropole et dans quelles conditions; 2° si ceux des intéressés qui détiennent une pension complémentaire sont astreints à se présenter au Maroc pour obtenir le paiement des arrérages de cette pension ou si, par dérogation spéciale au dahir du 21 janvier, ils peuvent être autorisés à en percevoir le montant dans la métropole.

6113. — 17 juin 1960. — **M. Duchâteau** appelle l'attention de **M. le ministre des finances et des affaires économiques** sur la situation des agents français qui, ayant exercé au Maroc, ont été admis à la retraite sans pouvoir bénéficier de l'article 3 de la loi du 3 avril 1955 (réouverture des délais de validation des services d'auxiliaire), non étendus au Maroc en raison de l'indépendance reconnue à l'Etat chérifien le 2 mars 1956; et lui demande si, dans ces conditions, le délai de carence d'un an prévu par le décret n° 58-185 du 22 février 1958 ne peut être invoqué pour la concession aux intéressés d'avances sur pension garantie en attendant la liquidation de la pension.

6114. — 17 juin 1960. — **M. Boscary-Monsservin** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que l'article 6 du décret n° 55-594 du 20 mai 1955 prévoit que les subventions d'équipement ne sont pas comprises dans les résultats de l'exercice en cours à la date de leur versement, mais doivent être rapportées aux bénéfices imposables de chacun des exercices suivants, à concurrence du montant des amortissements pratiqués à la clôture desdits exercices sur le prix de revient de ces immobilisations. Il demande, à l'appui de l'exemple suivant, comment on doit interpréter ce texte. — Exemple: équipement réalisé, 25 millions; subvention accordée, 2 millions; amortissement annuel en dix ans, 2.500.000. Le rapport aux bénéfices imposables annuels sera-t-il de 2 millions dès la première année d'amortissement, ces derniers étant supérieurs à la subvention ou, au contraire, à raison d'un dixième, soit 200.000 F par an, pendant la durée totale de la période d'amortissement.

6115. — 17 juin 1960. — **M. Thorailler** expose à **M. le ministre de la construction** le cas suivant: un chef de famille ayant acquis deux appartements contigus, d'une surface: l'un de 61 mètres carrés et l'autre, de 60 mètres carrés, primés à 600 francs, les réunit pour des besoins familiaux et de ce fait, la prime annuelle est ramenée à 54.000 F pour 90 mètres carrés, constituant la surface maxima primable. Par la suite, tous ses enfants ayant quitté la demeure familiale et l'appartement étant devenu trop grand, le chef de famille reconstitue les deux appartements dans leur état d'origine, sans aucune communication, ni communauté entre eux. Il lui demande si le rétablissement de la prime sur chacun de ces appartements est possible.

6116. — 17 juin 1960. — **M. Hostache** expose à **M. le ministre de l'intérieur** que les parlementaires sont très fréquemment saisis de protestations contre le retard apporté au dépôt d'un projet du Gouvernement, relatif aux pensions de retraites civiles et militaires. Il lui demande : 1° si l'on peut prévoir à quelle date ce texte sera soumis au Parlement ; 2° si ce projet de loi comprend des dispositions tendant à supprimer l'abattement du 1/6e ainsi que le laisse prévoir la réponse faite par M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre à la question écrite n° 1216, parue au *Journal officiel* de l'Assemblée nationale du 24 novembre 1959.

6117. — 17 juin 1960. — **M. Félix Mayer** signale à l'attention de **M. le ministre de la santé publique et de la population** que l'instruction du 23 décembre 1955 pour l'application de l'arrêté interministériel du 26 février 1954 et de l'arrêté du 10 mars 1954, relatifs à l'agrément des maisons familiales de vacances prévoit au paragraphe 1er de son titre II qu'entre autres avantages, les maisons familiales de vacances ayant obtenu un agrément ministériel peuvent se prévaloir des avantages fiscaux ou autres, éventuellement accordés aux maisons familiales de vacances par les pouvoirs publics ; et lui demande : 1° quels sont les avantages fiscaux dont ont bénéficié, jusqu'à présent, les maisons familiales de vacances agréées ; 2° dans la négative, quels sont les avantages fiscaux dont il entend faire bénéficier les maisons familiales de vacances, étant donné les difficultés de gestion qu'elles rencontrent en raison de leur caractère non lucratif, et de leurs préoccupations qui sont uniquement d'ordre social et familial.

6118. — 17 juin 1960. — **M. Félix Mayer** expose à **M. le ministre des armées** que la D. M. n° 143 IMA/IE du 12 janvier 1960 fixait les conditions nouvelles dans lesquelles les mineurs de fond des mines de combustibles minéraux solides effectuaient leurs obligations militaires. En vertu de ce texte les mineurs de fond justifiant à la date du conseil de révision d'une présence à la mine depuis l'âge de 17 ans révolus et employés au fond sans interruption depuis l'âge de 18 ans révolus pourraient bénéficier d'un sursis d'incorporation renouvelable jusqu'à l'âge de 25 ans au titre de l'article 23 de la loi du 31 mars 1928 sur le recrutement de l'armée. Aucune disposition réglementaire nouvelle n'étant intervenue dans le cadre de la mise en application de l'ordonnance de la défense du 10 janvier 1959, les prescriptions de la loi du 31 mars 1928 deviennent applicables et, de ce fait, ces travailleurs du sous-sol pourront être incorporés avec la fraction d'appel du contingent suivant leur 25e anniversaire. Il lui demande de préciser si les mineurs de fond, remplissant les conditions de la D. M. n° 143 EMA/IE du 12 janvier 1960, seront dégagés de tout service militaire actif après l'âge de 25 ans ; et s'il a l'intention de proposer l'adoption d'une mesure législative pour régler définitivement cette question afin que les jeunes mineurs et leurs parents puissent se décider en toute connaissance de cause.

6119. — 17 juin 1960. — **M. Canat** attire l'attention de **M. le ministre des postes et télécommunications** sur les répercussions fâcheuses produites sur l'esprit du personnel Algérien par le décret n° 58-351 du 2 avril 1958, portant règlement d'administration publique, pour l'application de la loi n° 57-871 du 1er août 1957 (*Journal officiel* du 5 avril 1958, page 3335). Ce décret établit une discrimination injustifiée entre, d'une part les fonctionnaires des P. T. T. affectés en Algérie postérieurement au 1er août 1957 et ceux qui y étaient en fonction avant cette date. Il lui paraît inadmissible que les premiers puissent bénéficier de majorations d'ancienneté de service égales au tiers de la durée d'affectation en Algérie, alors que cet avantage est refusé à ceux de leurs collègues, uniquement parce que leur affectation en Algérie est antérieure au 1er août 1957 et malgré que, par leur présence dans le Sud algérien, ils aient dans une large mesure, depuis le mois de novembre 1954, assuré la continuité de l'œuvre de la France, sur cette partie du territoire français. Dans le but de faire disparaître une telle discrimination génératrice de désordre et préjudiciable à l'intérêt supérieur du pays, il lui demande s'il compte faire en sorte que les dispositions du décret rappelé ci-dessus soient uniformément appliquées aux agents en fonction en Algérie, quelle que soit la date d'installation des intéressés.

6120. — 17 juin 1960. — **M. Clerget** expose à **M. le ministre de l'intérieur** le cas suivant: l'article 1566 du code général des impôts stipule: « Pour tenir compte de la suppression du droit des pauvres, les communes sont tenues de verser aux B. A. S. une fraction du produit de l'impôt au moins égale au tiers des sommes perçues. Toutefois, le conseil municipal peut, après avis de la commission administrative, réduire le montant de l'attribution minimum précitée au cas où les versements effectués au cours d'une année se révèleraient supérieurs aux besoins réels de l'établissement. » Il lui demande si on peut en déduire que cette réduction pourrait être ramenée à zéro par le conseil municipal, après avis de la commission administrative, si le B. A. S. n'a aucune dépense, ce qui est le cas de très nombreuses communes de moins de 1.000 habitants.

6121. — 17 juin 1960. — **M. Privet** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** le cas d'un fonctionnaire, titulaire de l'Etat, atteint d'une maladie réputée « affection de longue durée » au nom de l'ordonnance du 19 octobre 1945 (tuberculose pulmonaire) qui se trouvait, au 1er juillet 1955, dans la situation suivante: situation administrative: en congé de longue durée depuis le 1er janvier 1952 (art. 93 de la loi du 19 octobre 1946). Ce congé ne comportait qu'un demi-traitement depuis le 1er janvier 1955; situation au regard du régime de sécurité sociale: placé sous le régime de l'invalidité temporaire, puisqu'ayant épuisé ses droits à l'ancien régime longue maladie depuis le 24 septembre 1954. Il ne bénéficiait évidemment que des prestations en nature du régime invalidité temporaire en cause. Il déclarait, pour l'assiette de la surtaxe progressive le traitement (entier ou réduit) dont il jouissait. A la suite des décrets nos 55-568 du 20 mai 1955 et 55-1389 du 18 octobre 1955, la situation de l'intéressé a été examinée au regard du nouveau régime de l'assurance-maladie à compter du 1er juillet 1955. L'Etat médical du fonctionnaire a été considéré comme « stabilisé » par la caisse primaire de sécurité sociale. En conséquence le régime de l'assurance-maladie lui a été refusé et celui de l'assurance-invalidité lui a été octroyé (instruction précitée n° 82). A compter du 1er janvier 1957, date d'expiration de son congé de longue durée et date de sa mise en disponibilité d'office (art. 95 de la loi du 19 octobre 1946) il a donc bénéficié des prestations en espèces dudit régime, appelées allocation-invalidité. Ces prestations, essentiellement temporaires, susceptibles d'être remises en cause tous les six mois, lui ont été versées par son administration jusqu'au 31 décembre 1959, date d'expiration de la disponibilité d'office. A compter du 28 mars 1960 l'intéressé a été admis à faire valoir ses droits à la retraite pour invalidité ne résultant pas de l'exercice des fonctions (code des pensions, article 42, 45 et 6 (1°). Il lui demande si l'intéressé doit être soumis à la surtaxe progressive de 1957 à 1959, à raison des prestations en espèces du régime invalidité, ainsi qu'il paraît en résulter du *Bulletin officiel* des contributions directes, 2e partie 1957, n° 16 C.

6122. — 17 juin 1960. — **M. Grasset-Morel** demande à **M. le ministre de l'agriculture:** 1° s'il prévoit dès maintenant, une liaison permanente avec les autres départements ministériels pour assurer l'application de l'article 23 de la loi d'orientation agricole, votée le 19 mai 1960 par l'Assemblée nationale sous réserve de confirmation par le Sénat, article 23 aux termes duquel les importations de vins ne pourront être décidées ou réalisées qu'après accord du ministre de l'agriculture et consultation du comité de gestion du fonds d'orientation des marchés, et aux termes duquel également, il ne pourra être commercialisé de vins importés au-dessous du prix plancher de soutien, lorsque le cours des vins français n'aura pas atteint les prix plafond; 2° s'il entend appliquer cet article en référence aux prix plancher et plafond, tels qu'ils sont définis et constatés en application des dispositions du décret du 16 mai 1959 sur l'organisation du marché du vin, et non en référence aux prix constatés pour des degrés ou sur des places non prévus par ledit décret.

6123. — 17 juin 1960. — **M. Grasset-Morel** demande à **M. le ministre de l'agriculture** s'il entend proposer dans la loi de finances pour 1961, une réduction des droits sur les vins portés en décembre 1958 de 11,75 F à 25,50 F, soit plus de 50 p. 100 de la valeur du vin à la production. Cette réduction logique, par comparaison des cours du jour du vin en 1958 et 1960 est de plus, imposée par l'article 2 *bis* du texte de la loi d'orientation agricole votée le 19 mai 1960 par l'Assemblée nationale, sous réserve de sa confirmation par le Sénat. L'article 2 *bis* précise en effet que: « le Gouvernement devra prendre toutes mesures nécessaires permettant de diminuer la disparité existant entre les prix agricoles à la production, et les prix de détail des produits alimentaires par l'aménagement des charges fiscales qui frappent ces produits ».

6124. — 17 juin 1960. — **M. Grasset-Morel** demande à **M. le ministre de l'agriculture** s'il entend provoquer la constitution d'un organisme professionnel d'intervention destiné à mettre en œuvre les mécanismes prévus par le décret du 16 mai 1959, ou toutes autres mesures à prendre, sur l'organisation du marché du vin. Un tel organisme professionnel permettrait une étude concrète des mesures à déclencher et leur mise en œuvre rapide. Sa création est imposée par le dernier paragraphe de l'article 1er de la loi d'orientation agricole, votée par l'Assemblée nationale le 19 mai 1960, sous réserve de confirmation par le Sénat, paragraphe qui prévoit que « les instruments de la politique agricole seront des organismes professionnels disposant de moyens d'exécution ». C'est à défaut de tels organismes que la loi prévoit que les mécanismes d'intervention pourront être confiés à l'administration ou à des établissements publics.

6125. — 17 juin 1960. — **M. Grasset-Morel** demande à **M. le ministre de l'agriculture** s'il entend, au titre de la loi de finances pour 1961, doter de ressources égales à celles du fonds d'assainissement de la viticulture, supprimé en décembre 1958, la section viticole du fonds d'orientation des marchés agricoles créée par le deuxième paragraphe de l'article 2, de la loi de finances rectifiée pour 1960, votée par l'Assemblée nationale le 31 mai 1960, sous réserve de confirmation par le Sénat. Le fonds d'assainissement de la viticulture créé par le décret du 30 septembre 1953, alimenté par un prélèvement de 250 F sur la taxe unique, depuis lors doublée et au-delà, n'avait été prévu que pour l'amélioration de la production, en particulier, par arrachage de vignes. Sa compétence n'avait pas été étendue à la régularisation du marché. La suspension des mesures d'arrachage contre indemnités, faisant tomber l'objet principal du fonds d'assainissement, est à l'origine de sa suppression. L'instrument budgétaire permettant d'affecter les sommes de l'ordre de 12 milliards précédemment réservées à ce fonds n'existait pas au 1er janvier 1959. Il vient d'être créé par la section viticole du fonds de régularisation des marchés mentionné ci-dessus. Ces dispositions permettent, d'une part, de rétablir ces ressources au moins dans leur ampleur antérieure, en même temps que de les grouper avec les moyens financiers, inscrits en 1960 au budget des charges communes, de la politique de stockage, qui aux termes de l'article 20 de la loi d'orientation agricole, relève de la compétence du même fonds de régularisation des marchés.

6126. — 17 juin 1960. — **M. Grasset-Morel** demande à **M. le ministre de l'agriculture** s'il entend reviser la fixation des prix d'objectif du vin et par voie de conséquence, celle du prix de campagne 1960-1961, en fonction des dispositions de la loi d'orientation agricole votée le 19 mai 1960 par l'Assemblée nationale sous réserve de confirmation par le Sénat. L'article 24 prévoit, en effet, qu'à partir du 1er juillet 1960, les prix « devront être établis en tenant compte intégralement des charges et de la rémunération du travail en agriculture et qu'ils devront être fixés de manière à assurer aux exploitants un pouvoir d'achat au moins équivalent à celui qui existait en 1958. » De même les dispositions de l'article 1er (paragraphe 5), de l'article 1er *bis* et de l'article 3 (paragraphe 5), concernant la rémunération du travail de l'agriculteur, des responsabilités de direction, du capital d'exploitation et du capital foncier sont susceptibles d'une application immédiate pour la viticulture, en raison même de son caractère de monoculture. Depuis longtemps de tels calculs sont habituels notamment en matière de fixation des bénéfices forfaitaires, sans qu'il soit besoin d'attendre l'établissement des comptabilités moyennes prévues à l'article 1er *bis*, évidemment nécessaires en régime de polyculture pour la ventilation des charges d'exploitation entre les différents produits. Il résulte de ces dispositions de la loi d'orientation agricole que dès maintenant le prix d'objectif et le prix de campagne du vin peut et doit être fixé intégralement en fonction de son prix de revient.

6127. — 17 juin 1960. — **M. de Benouville** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale** sur les faits suivants : le 7 juin, la direction du centre d'apprentissage féminin de Creil (école nationale professionnelle Jules Uhry) a demandé aux élèves de préparer et d'affranchir une enveloppe adressée à leurs parents, puis de la remettre au service administratif de l'école, en laissant ignorer à ces élèves à quoi cette enveloppe devait servir. Elle était destinée à fair parvenir aux parents une note de la directrice leur indiquant que, sauf avis contraire de leur part, à raison de la grève du 10 juin les élèves internes pourraient quitter l'établissement le 9 à partir de 13 heures. L'enveloppe devait contenir également une lettre du bureau syndical de la fédération nationale de l'éducation nationale (qui n'est pourtant pas habilité à correspondre de cette manière avec les familles d'élèves) exposant de façon plus que tendancieuse les causes de la grève en question. Il était également indiqué que les élèves ne seraient pas nourris, alors que ces frais de nourriture étaient prévus dans le budget de l'école. Il lui demande quelles sanctions seront prises contre les fonctionnaires qui n'ont pas hésité à employer un procédé indélicat pour éviter les frais de correspondance qui leur incombaient, même si cette façon de correspondre, à l'occasion d'une grève, avec les parents n'était un abus caractérisé de leur pouvoir.

6128. — 17 juin 1960. — **M. Bricout** expose à **M. le ministre de l'industrie** le cas suivant : Un usager de l'Electricité de France utilisait pour ses besoins domestiques le courant de 120 volts. Il a accepté, sur les conseils d'E. D. F., pour une construction nouvelle qu'il va habiter, l'installation d'un branchement de 220 volts. Il doit donc faire transformer ses appareils ménagers électriques. Or, lorsque E. D. F. pocède d'office dans une localité à la transformation du courant en 220 volts, elle prend à sa charge les frais de transformation des appareils électriques. Il demande s'il ne serait pas équitable que la même mesure soit prise à l'égard des usagers qui comme l'intéresse, emménagent dans une construction neuve et acceptent un courant de 220 volts.

REPONSES DES MINISTRES

AUX QUESTIONS ECRITES

PREMIER MINISTRE

5778. — **M. Noël Barrot** demande à **M. le Premier ministre** à quelle date a été nommée une commission, dite des économies ou de réforme administrative. Combien de fois s'est-elle réunie. Combien comprend-elle de groupes de travail. Quel est le nombre de recommandations qui ont été faites par ces groupes de travail. Quelle suite a été donnée à ces recommandations. (*Question du 31 mai 1960.*)

Réponse. — L'article 76 de la loi de finances pour 1959 a créé une commission chargée de définir un programme d'économies et de réformes administratives. Le fonctionnement de cette commission a été établi par arrêté du Premier ministre du 13 février 1959 et ses membres ont été nommés par arrêté du Premier ministre du 16 février 1959. Cette commission a tenu 7 séances plénières et de nombreuses réunions restreintes; elle comprenait 15 groupes de travail qui ont élaboré environ 500 fiches contenant chacune une proposition précise. Les travaux de cette commission ont abouti à un programme d'économies de 180 millions de nouveaux francs environ et ont, d'autre part, permis de procéder à des réformes qui ont été notifiées aux ministres intéressés et sont en cours d'exécution.

MINISTRE DELEGUE AUPRES DU PREMIER MINISTRE

5340. — **M. Damette** expose à **M. le ministre délégué auprès du Premier ministre** que les fonctionnaires civils ont droit à une majoration d'ancienneté de service égale à la moitié du temps passé dans la Résistance, augmenté de six mois en application des dispositions de l'article 1er de la loi n° 51-1124 du 26 septembre 1951. Suivant réponse donnée le 5 septembre 1959 à la question écrite n° 2185, il apparaît que: « dans la mesure où les services rendus par les intéressés dans la Résistance ont été régulièrement homologués par l'autorité militaire, ils peuvent bénéficier à tout instant du rappel correspondant à leur durée; par contre, seule la commission instituée auprès du ministre des anciens combattants et victimes de la guerre par la loi du 26 septembre 1951 est habilitée à fixer le montant de la majoration forfaitaire prévue à cette loi ». Il lui signale, toutefois, le cas de fonctionnaires civils qui, ayant obtenu tardivement la carte de combattant volontaire de la Résistance, se voient opposer par le ministre des anciens combattants la forclusion, la commission spéciale instituée auprès de ce ministère n'examinant que les dossiers des agents nouvellement titularisés. Il lui demande quelles dispositions il compte prendre pour remédier à une situation préjudiciable aux fonctionnaires intéressés. (*Question du 26 avril 1960.*)

Réponse. — La délivrance tardive de la carte de combattant volontaire n'a pu priver du bénéfice de la loi du 26 septembre 1951 les agents susceptibles de s'en prévaloir, cette pièce ne figurant pas parmi les pièces justificatives exigées des intéressés par le décret du 6 juin 1952 pris pour l'application de la loi. Par ailleurs, les délais impartis pour le dépôt des demandes de bonifications ont été prorogés successivement jusqu'au mois de juillet 1956, une nouvelle prorogation ne paraît donc nullement justifiée.

5442. — **M. Chareyre** expose à **M. le ministre délégué auprès du Premier ministre** que les épouses des fonctionnaires titulaires en poste dans les administrations de l'Etat peuvent être amenées à se présenter aux concours extérieurs dits « premiers concours » organisés par les différents ministères à l'échelon national. Or, les candidates en question sont souvent contraintes de renoncer au bénéfice de leur nomination pour les motifs que les postes à pourvoir ne sont pas situés dans les départements où exercent leurs époux. Il lui demande: 1° si, en l'état actuel de la réglementation

ou de l'usage administratif, les candidates se trouvant dans la position évoquée ci-dessus peuvent être nommées dans les départements où exercent leurs époux, en surnombre, en attendant que se produise une vacance dans le cadre considéré; 2° dans la négative, s'il ne lui paraît pas opportun, sinon d'édicter une telle règle, du moins de donner des instructions aux différents ministères pour que la situation de ces candidates, qui peut avoir pour origine des considérations familiales parfaitement légitimes et dignes d'intérêts, fasse l'objet d'une attention bienveillante; 3° dans le cas, enfin, où des raisons qui échappent à l'auteur de la question interdiraient toute nomination prononcée dans de telles circonstances, s'il ne paraît pas souhaitable que des dispositions soient prises permettant aux intéressées, sans être nommées, de conserver exceptionnellement le bénéfice de leur concours, jusqu'à ce qu'une vacance intervienne dans le département considéré, s'il était prouvé, par exemple, qu'elles ne peuvent rejoindre leur poste pour des raisons familiales telles que les charges de famille. (*Question du 3 mai 1960.*)

Réponse. — 1° En l'état actuel des textes réglementant le recrutement des personnels de l'Etat, il n'existe pas de dispositions permettant aux femmes de fonctionnaires, reçues à un concours ouvert à l'échelon national, d'obtenir soit par priorité sur les autres candidats soit, à défaut de vacances d'emplois, en surnombre, leur nomination dans les départements où exerce leur époux; 2° le principe d'égalité d'accès aux emplois publics sur lequel est fondé le système de recrutement des fonctionnaires interdit aux administrations de tenir compte pour l'organisation des concours comme pour la détermination des conditions de nomination, d'éléments subjectifs, aussi dignes d'intérêt soient-ils; 3° d'après les termes mêmes de l'article 4 de l'ordonnance n° 59-244 du 4 février 1959 portant statut général des fonctionnaires « toute nomination ou toute promotion de grade n'ayant pas pour objet exclusif de pourvoir régulièrement à une vacance est interdite ». Des nominations en surnombre ne pourraient donc qu'être justiciables de la censure des juridictions administratives. En revanche, une fois régulièrement nommées et titularisées, les femmes fonctionnaires peuvent, dans la mesure compatible avec l'intérêt du service, bénéficier de certaines dispositions légales ou réglementaires spécialement inspirées par le souci de leur assurer autant que possible une vie de famille normale: loi du 30 décembre 1921 tendant à rapprocher les époux fonctionnaires; article 48 du statut général des fonctionnaires prévoyant la prise en compte de la situation de famille pour le prononcé des mutations; article 26 du décret n° 59-309 du 14 février 1959 instituant une disponibilité spéciale en vue de permettre à la femme fonctionnaire de suivre son mari établi dans une résidence éloignée du lieu d'exercice de ses fonctions.

AFFAIRES CULTURELLES

5689. — M. Cance expose à **M. le ministre d'Etat chargé des affaires culturelles,** que l'enseignement musical officiel est assuré en province par 46 écoles nationales de musique et d'art dramatique, dont la charge incombe essentiellement aux municipalités intéressées, la participation globale de l'Etat s'élevant actuellement et depuis 1955 à 780.000 nouveaux francs soit à 5 p. 100 du budget de chaque école; que, dans ces conditions, on peut craindre que des municipalités se voient dans l'obligation, faute de moyens financiers, d'abandonner leurs efforts, ce qui compromettrait la vie artistique régionale et la décentralisation réalisée par la réunion des théâtres lyriques de province. Il lui demande les mesures qu'envisage de prendre le Gouvernement afin de permettre aux villes possédant une école nationale de musique et d'art dramatique de développer l'enseignement de la musique, ainsi que l'art lyrique et dramatique. (*Question du 17 mai 1960.*)

Réponse. — La situation des écoles nationales de musique a retenu toute l'attention du ministère d'Etat chargé des affaires culturelles qui espère pouvoir augmenter dans un proche avenir le taux de la participation de l'Etat aux dépenses de fonctionnement de ces 45 établissements. Aucune augmentation de crédit n'a pu être inscrite au budget de 1960 mais une nouvelle demande sera présentée au titre des propositions budgétaires de 1961 en vue de faciliter l'enseignement musical et par là même de permettre le développement de l'art lyrique et dramatique.

5887. — M. Carter expose à **M. le ministre d'Etat chargé des affaires culturelles** que, le 27 avril 1960, le conseil municipal de Montpellier a adopté, par 21 voix contre 7 et 1 abstention, un rapport qui tend à obtenir de l'Etat une dérogation aux règlements protégeant les sites afin de pouvoir édifier un gratte-ciel de 23 étages et de 65 mètres de hauteur entre le boulevard Sarrail (l'esplanade) et la rue Jacques-Cœur. L'emplacement choisi serait celui qui est actuellement occupé par le corps principal de l'hôtel de Forton, saine et solide demeure néo-classique de la fin du XVIII° siècle, vouée de ce fait à la destruction, la porterie et ses dépendances, en bordure de la rue Jacques-Cœur, devant seules être épargnées. L'esplanade, magnifique percée du XVIII° siècle, et la rue Jacques-Cœur sont inscrites à l'inventaire supplémentaire des sites. Dans cette dernière rue, une des plus évocatrices de la ville ancienne, se dresse la charmante chapelle des Pénitents-Blancs, réunie par un arceau au bel hôtel des Trésoriers de France, classé parmi les monuments historiques. C'est donc au cœur de la cité, dans le périmètre légal de plusieurs monuments protégés par l'Etat que serait érigé un immeuble-tour disproportionné, un des plus élevés de toute la France. Le site de Montpellier serait à jamais défiguré. S'il est véritablement nécessaire d'édifier une telle construction, que ne le fait-on en dehors de la ville ancienne. A noter, à ce sujet, qu deux autres gratte-ciel de 70 mètres de haut doivent être bâtis près de la gare d'Arènes. Ces constructions pouvant s'interposer entre la mer et l'illustre promenade du Peyrou (soumise à une ordonnance royale de 1779 qui établit autour d'elle une servitude de hauteur et classée parmi les monuments historiques), la commission départementale des sites s'est montrée défavorable à un tel projet. Il faut souhaiter vivement que la position de ladite commission soit semblable face au projet du gratte-ciel de l'esplanade et que l'ensemble formé par la chapelle des Pénitents-Blancs, l'hôtel de Forton et la rue Jacques-Cœur soit efficacement protégé de toute atteinte. C'est vers le Nord, le Nord-Est et le Nord-Ouest, du côté de la garrigue et de l'arrière-pays qu'il serait possible de construire en hauteur sans déshonorer l'ancienne capitale du Languedoc, une des plus admirables villes d'art de toute la France. Il lui demande s'il est disposé, en cette grave affaire qui peut constituer un très dangereux précédent, à user de son autorité et des textes dont l'application lui incombe pour refuser toute dérogation à la réglementation des sites et prendre toutes autres mesures éventuellement nécessaires pour s'opposer à une opération qui porterait atteinte au patrimoine artistique national. (*Question du 31 mai 1960.*)

Réponse. — Le projet d'immeuble-tour auquel se réfère l'honorable parlementaire se situe effectivement dans le champ de visibilité de monuments classés ou inscrits sur l'inventaire supplémentaire et en bordure de l'esplanade inscrite sur l'inventaire des sites. A ce titre, le ministère d'Etat chargé des affaires culturelles possède un droit de contrôle légal sur les constructions à édifier dans ce périmètre, droit qu'il ne manquera pas d'exercer en la circonstance. D'ores et déjà les contacts nécessaires ont été pris avec les services du ministère de la construction pour qu'aucun permis de construire ne soit délivré à l'emplacement prévu sans que la commission départementale des sites et éventuellement la commission supérieure aient été appelées à se prononcer. En ce qui concerne les constructions envisagées à proximité de l'ancienne gare d'Arènes, il faut noter que ces constructions doivent être situées hors de l'agglomération ancienne, à plus de 2,500 kilomètres de la promenade du Peyrou, et qu'elles seront pratiquement invisibles depuis cette promenade en considération du fait qu'elles seront masquées par des immeubles existants. Tenant compte de ces raisons, la commission départementale des sites de l'Hérault n'a pas cru pouvoir s'opposer à la réalisation de ce dernier projet.

ANCIENS COMBATTANTS

5946. — M. René Schmitt expose à **M. le ministre des anciens combattants** qu'il existe encore des déportés, des internés et particulièrement des ayants cause des disparus, des résistants ignorant leurs droits, n'ayant pas en temps utile déposé de demande d'attribution, soit du titre de déporté ou interné, soit de celui de combattant volontaire de la Résistance. Estimant qu'aucune forclusion n'est opposée aux combattants de la guerre de 1914-1918 pour déposer une demande de carte de combattant, il lui demande s'il compte lever tous les délais de forclusion expirés le 31 décembre 1958 pour les demandes ci-dessus visées. (*Question du 7 juin 1960.*)

Réponse. — Répondant à une question orale ayant le même objet, qui lui a été posée par M. de Gracia, député, le ministre des anciens combattants et victimes de la guerre a, au cours de la séance du 27 novembre 1959 de l'Assemblée nationale, fait connaître son point de vue concernant l'ouverture éventuelle de nouveaux délais pour le dépôt des demandes de certains titres de guerre. Dans l'impossibilité de fournir, pour le moment, d'autre précision à ce sujet, il prie l'honorable parlementaire de bien vouloir se reporter au texte de la réponse à la question orale précitée, insérée au *Journal des Débats*, A. N., du 28 novembre 1959, page 3059.

ARMEES

5390. — M. Bignon demande à **M. le ministre des armées** si un membre du personnel navigant de l'armée de l'air effectuant un stage de ski à Méribel-lès-Allues (Savoie), peut prétendre au bénéfice des frais de déplacement pour la période comprise entre le départ de sa formation et l'arrivée au stage ainsi qu'au retour du stage jusqu'à sa formation; dans la négative, quelles sont les indemnités auxquelles il peut prétendre. (*Question du 28 avril 1960.*)

Réponse. — L'armée de l'air n'organise pas de stage de ski pour son personnel navigant. En revanche, elle lui offre la possibilité d'effectuer un séjour en montagne, en particulier à la station de Méribel-lès-Allues Dans ces conditions, le personnel en cause ne peut prétendre aux frais de déplacement pour la période comprise entre le départ de sa formation et l'arrivée au lieu de séjour, pas plus qu'au retour de ce lieu de séjour à la formation.

5667. — M. Duvillard expose à **M. le ministre des armées** qu'un jeune Alsacien, âgé de seize ans, a été condamné par la justice allemande à une peine d'emprisonnement d'une durée indéterminée pour des faits de résistance et a été détenu pendant deux ans, cinq mois et cinq jours. Que, pour ces faits, une carte de déporté politique lui a été accordée. Il lui demande si le temps de la détention assimilée à une déportation, subi par l'intéressé, sera pris en compte dans sa pension militaire et, dans l'affirmative, en vertu de quel texte législatif ou réglementaire. (*Question du 17 mai 1960.*)

Réponse — Aux termes de l'article L. 295-2 du code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de la guerre (article 20 de la loi n° 55536 du 3 avril 1955), le temps passé en détention, inter-

nement ou déportation, dans les conditions prévues aux articles L. 286 à L. 289, est pris en considération dans le calcul de l'ancienneté de service exigée pour la retraite ainsi que pour l'avancement lorsqu'il n'en a pas été tenu compte au titre d'autres dispositions. Toutefois, la question posée visant un cas particulier, et, pour permettre d'y répondre en toute connaissance de cause, l'honorale parlementaire est prié de bien vouloir faire connaître, s'il le juge opportun, tous renseignements utiles permettant d'identifier l'intéressé.

CONSTRUCTION

5227. — M. Pierre Ferri demande à **M. le ministre de la construction** de lui indiquer, pour la France métropolitaine et le département de la Seine, le nombre d'immeubles assujettis aux dispositions du titre 1er de la loi n° 48-1360 du 1er septembre 1948, à l'exception de ceux reconstruits dans les conditions prévues aux articles 70 et 71 de ladite loi et qui, chaque année, ont été placés, depuis la promulgation de la loi du 28 juin 1938, sous le régime légal ou contractuel de la copropriété prévu par cette dernière loi et, si possible, le nombre d'immeubles qui avant la réforme de 1938, étaient soumis aux dispositions de l'article 664 du code civil. *(Question du 23 avril 1960.)*

Réponse. — Le ministère de la construction n'est pas appelé à connaître de la constitution des sociétés qui ont pour objet de construire ou d'acquérir des immeubles destinés à être attribués en copropriété à leurs membres Cette administration ne possède d'ailleurs pas les moyens indispensables à la réunion d'informations statistiques sur ce point. Elle n'est pas davantage en mesure de donner les indications demandées par l'honorable parlementaire pour la période d'application de l'article 664 du code civil.

5512. — M. Bettencourt attire l'attention de **M. le ministre de la construction** sur l'application de la législation relative aux dommages de guerre aux armateurs ayant perdu des cargaisons de pêche par le fait de l'ennemi (torpillage ou angaries). Il rappelle qu'antérieurement à la mise en application de la législation sur les dommages de guerre ces armateurs ont pu déjà recevoir certaines sommes de leurs assureurs Par la suite, l'article 17 (§ 3) de la loi du 28 octobre 1946 a précisé que les sommes versées en exécution des contrats d'assurances seraient déduites des indemnités de reconstruction. Et l'article 42 de la loi du 28 octobre 1946, complété par l'article 64 de la loi du 4 août 1956, précise bien que ces sommes versées par les assureurs sont assimilées à des acomptes et soumises aux mêmes conditions d'emploi. Il lui demande si, dans ces conditions, les armateurs peuvent purement et simplement déduire de l'indemnité de reconstitution définitive les acomptes reçus des assureurs, comme cela semble devoir s'imposer pour respecter l'esprit et la lettre des textes législatifs rappelés ci-dessus. *(Question du 4 mai 1960.)*

Réponse. — Sous réserve qu'ils soient demeurés propriétaires des biens en cause (c'est-à-dire qu'il n'y ait pas eu délaissement au profit des assureurs) les armateurs qui ont reçu des indemnités en exécution de contrats d'assurance, pour la perte de cargaisons de pêche par faits de guerre, sont admis au bénéfice de la loi du 28 octobre 1946 sur les dommages de guerre. Les acomptes reçus des assureurs sont déduits de l'indemnité de dommages de guerre dans les conditions prescrites par l'article 42 de la loi du 28 octobre 1946 modifié notamment par l'ordonnance n° 58 du 31 décembre 1958. Il y aurait intérêt à ce que le cas particulier auquel fait, sans doute, allusion l'honorable parlementaire soit signalé à l'administration afin d'examiner en l'espèce les conditions exactes dans lesquelles doit s'effectuer la déduction.

EDUCATION NATIONALE

4907. — M. Philippe Vayron demande à **M. le ministre de l'éducation nationale** quelles sanctions il a prises ou compte prendre contre un instituteur communiste qui fait apprendre à ses élèves des poésies à la gloire du F.L.N. et qui s'en vante dans la revue *L'Ecole et la Nation*, n° 86, mars 1960, partie pédagogique, page 12. *(Question du 26 mars 1960.)*

Réponse. — La publication par un instituteur d'un poème glorifiant le drapeau des fellaghas algériens est en elle-même scandaleuse. L'enquête administrative très poussée à laquelle j'ai fait procéder, ainsi que les vérifications constantes du directeur de l'école où est affecté cet instituteur, ont fait ressortir cependant toute la prudence de ce dernier qui s'est bien gardé, malgré ses assertions, de faire apprendre ce texte par ses élèves et n'a pas soutenu par l'exemple le conseil qu'il donne à ses collègues ni l'audace dont il se targue. Il n'en reste pas moins que, si cet instituteur n'a pas été pris en faute sur le terrain de la discipline scolaire et professionnelle, l'expression d'opinion à laquelle il s'est livré constitue, en raison des fonctions qui sont les siennes et de ce que les familles sont en droit d'attendre de l'école publique, un manquement auquel je donnerai la suite administrative qu'elle comporte, sous réserve des conséquences qu'elle pourrait avoir sur d'autres terrains.

5291. — M. Lecocq demande à **M. le ministre de l'éducation nationale** si par extension de l'article 4 de la loi n° 59-1557 du 31 décembre 1959, sur les rapports entre l'Etat et les établissements d'enseignement privés, des contrats d'associations similaires ne pourraient être envisagés pour les écoles ou établissements municipaux d'enseignement des beaux-arts et de la musique. Bien que ceux-ci ne relèvent pas de l'enseignement du second degré ou de l'enseignement technique, ils préparent néanmoins aux carrières professorales et à celles de l'industrie privée et peuvent être considérés en fait, et de plus en plus, comme de véritables lycées ou collèges techniques à vocation spéciale. Il paraîtrait inconcevable que les traitements des professeurs dispensant ces enseignements dans les établissements privés puissent être pris en charge par l'Etat, alors que ceux des établissements municipaux resteraient presque complètement à la charge des communes, étant donné les modiques subventions dont celles-ci bénéficient actuellement. *(Question du 26 avril 1960.)*

Réponse. — La loi n° 59-1557 du 31 décembre 1959 s'applique à des établissements d'enseignement privés au sens juridique du terme et cette caractéristique essentielle n'a évidemment été modifiée en rien par le décret n° 60-385 du 22 avril 1960 relatif aux différentes demandes introduites par les établissements d'enseignement privés. Les établissements d'enseignement municipaux, quel que soit l'objet de leur enseignement, ne peuvent donc passer avec l'Etat un contrat d'association à l'enseignement public, au titre de la loi du 31 décembre 1959. Toutefois et à défaut de dispositions législatives nouvelles qui concerneraient les écoles gérées par des collectivités publiques secondaires, départements ou villes, une amélioration des situations financières évoquées pourrait venir de l'utilisation des moyens de droit commun existant actuellement. C'est ainsi qu'un certain nombre d'écoles municipales des beaux-arts sollicitent une subvention du ministère de l'éducation nationale (direction de l'enseignement technique) pour les cours qu'elles organisent au titre de la loi du 25 juillet 1919.

5657. — M. Dalbos attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale** sur la situation des employés des cités et restaurants universitaires qui, malgré les promesses qui leur ont été faites depuis plusieurs années, ne bénéficient d'aucun avantage susceptible de leur garantir un travail suivi et régulier et un avenir décent. Il lui demande s'il n'envisage pas d'examiner leur cas très prochainement et de leur faire établir les statuts qu'ils ne cessent de réclamer depuis plusieurs années au même titre que les employés des lycées du deuxième degré. *(Question du 13 mai 1960.)*

Réponse. — Un projet de règlement applicable aux personnels des cités et des restaurants universitaires est actuellement à l'étude. Ce règlement ne comporte pas d'assimilation entre ces personnels et les agents de lycée, mais il prévoit diverses dispositions qui tendent à la stabilité de l'emploi: création ou développement des primes d'ancienneté, adhésion à un régime de retraite complémentaire.

5929. — M. Dejean expose à **M. le ministre de l'éducation nationale** la situation des réfugiés politiques qui prêtent, depuis de nombreuses années, leurs services aux établissements d'enseignement secondaire français en qualité d'assistants d'espagnol et qui sont encore classés au grade de maître d'internat. Il lui demande s'il ne serait pas possible de promouvoir certains des intéressés au grade de maître auxiliaire, compte tenu de leurs titres professionnels et du loyalisme dont ils ont fait preuve à l'égard des institutions de l'Etat qui les accueille. *(Question du 1er juin 1960.)*

Réponse. — Le statut général qui énumère les conditions d'accès à la fonction publique prescrit que nul ne peut être nommé à un emploi public s'il ne possède la nationalité française depuis cinq ans au moins. Les citoyens naturalisés jouissent immédiatement de tous les droits attachés à la qualité de Français, en vertu de l'article 80 du code de la nationalité. Toutefois, l'article 81 de l'ordonnance du 19 octobre 1945 et l'article 23 de la loi du 19 octobre 1946 les frappent d'une incapacité d'accès à la fonction publique pendant les cinq premières années de la naturalisation. En édictant cette règle, le législateur a voulu éviter aux autorités administratives les difficultés qui pourraient résulter de la possibilité du retrait de la naturalisation dans le délai d'un an à compter de la publication du décret qui l'accorde. Cependant, ces textes supportent des exceptions au bénéfice des naturalisés qui justifient de certains services dans l'armée ou pendant la guerre. Il y a lieu d'observer que dans certains cas, les autorités académiques ont été amenées, dans l'intérêt du service, à confier des délégations à certains ressortissants étrangers particulièrement dignes d'intérêt, mais à titre essentiellement précaire et révocable.

FINANCES ET AFFAIRES ECONOMIQUES

5550. — M. Robert Ballanger demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** s'il est exact que le projet de réforme du code des pensions civiles et militaires soumis actuellement à son examen tend à supprimer la péréquation automatique et intégrale des pensions prévue par la loi n° 48-1450 du 20 septembre 1948, ou à en atténuer largement la portée en limitant la revision éventuelle

des pensions aux seuls retraités dont la cessation d'activité serait antérieure de moins de dix ans à la date de la réforme statutaire ou de la revision indiciaire. (*Question du 6 mai 1960.*)

Réponse. — S'il est exact qu'une réforme du code des pensions civiles et militaires est à l'étude, il convient de rappeler que jusqu'à présent aucune décision définitive n'a été prise et qu'aucun projet de loi n'a encore été déposé. Cette réforme ne serait pas limitée à un objet déterminé mais aurait une portée générale. Il convient d'observer en tout état de cause que le principe de la péréquation automatique est indépendant de l'application des réformes statutaires ou des revisions indiciaires. Il tend à majorer les pensions de retraites dans les mêmes conditions que les traitements d'activité en cas de modification du traitement de base de la fonction publique.

5559. — M. Jean Turc attire l'attention de **M. le ministre des finances et des affaires économiques** sur les répercussions de la création de la nouvelle carte d'identité nationale; celle-ci peut se justifier pour des raisons administratives, mais n'apporte aux usagers aucun avantage par rapport aux précédentes cartes. Son caractère obligatoire aboutit à créer en fait un impôt supplémentaire qui frappe indistinctement tous les habitants et qui représente une aggravation sensible de charges pour les personnes ayant peu de ressources (économiquement faibles, vieux travailleurs, retraités, etc.). Il lui demande quelles mesures il envisage — éventuellement en collaboration avec M. le ministre du travail — soit pour exonérer de cette taxe nouvelle les vieillards sans ressources, soit pour compenser les charges qui leur sont ainsi imposées par une indemnité équitable. (*Question du 6 mai 1960.*)

Réponse. — Il est précisé à l'honorable parlementaire que la législation en vigueur ne rend pas la carte d'identité nationale obligatoire. En effet, l'article 1er du décret n° 55-1397 du 22 octobre 1955 instituant la carte nationale d'identité stipule: « Elle est délivrée à tout Français qui en fait la demande dans l'arrondissement où il est domicilié... ». Le caractère facultatif de la carte exclut toute possibilité d'exonération du droit de timbre perçu à l'occasion de sa délivrance, droit, au demeurant, très modique (2,50 NF).

INDUSTRIE

5450. — M. Boscher expose à **M. le ministre de l'industrie** la situation différente qui est faite aux communes rurales et aux communes comptant plus de 2.000 habitants eu égard aux participations demandées par l'Electricité de France pour le changement de tension de la distribution électrique. Il lui fait observer que la participation demandée dans ce cas aux seules communes rurales grève lourdement des budgets parcimonieusement alimentés; qu'en outre, étant donné la moindre densité du peuplement des campagnes, cette participation se trouve en valeur absolue particulièrement élevée. Etant donné le caractère de service public qui est celui d'Electricité de France, il lui demande s'il ne lui paraîtrait pas normal que cette entreprise prenne indistinctement à sa charge l'ensemble de modification au lieu de réserver son concours gratuit aux seuls réseaux où les modifications sont relativement peu coûteuses et d'une immédiate rentabilité. (*Question du 3 mai 1960.*)

Réponse. — Les changements de tension qui ont pour but de renforcer la capacité des réseaux sont financés dans les mêmes conditions que le réseau primitif. Or, les réseaux ruraux, en raison justement des charges d'investissement qu'ils entraînent, sont, d'une manière générale, conformément aux stipulations des actes de concession financés par les autorités concédantes. C'est la raison pour laquelle les travaux de changement de tension sont eux aussi à la charge desdites autorités concédantes et bénéficient, comme les autres travaux d'extension et de renforcement des communes rurales, d'une subvention de l'Etat (ministère de l'agriculture) et d'une participation d'Electricité de France. Le total du concours ainsi apporté aux collectivités rurales est de 85 p. 100 de l'ensemble des travaux. La situation est différente évidemment dans les villes où le concessionnaire assume d'une manière générale toutes les charges du réseau conformément à son cahier des charges.

5582. — M. Fanton, se référant à la réponse qui lui a été faite le 16 mars 1960 sous le n° 4185, demande à **M. le minisrte de l'industrie:** 1° Si, dans cette réponse, ne se serait pas glissée une erreur de zéro dans tous les chiffres indiqués; 2° s'il est en mesure de lui indiquer quel est le pourcentage de la production nationale des moteurs Diesel d'origine étrangère et d'origine française, en ce qui concerne leur conception. (*Question du 10 mai 1960.*)

Réponse. — 1° Les chiffres du tableau inséré dans la réponse à la question écrite n° 4185 du 28 janvier 1960 de M. Fanton sont exprimés en millions d'anciens francs; 2° il est possible d'évaluer approximativement à 45 p. 100 de l'ensemble de la production des moteurs Diesel, construits sous licence étrangère, la différence, soit 55 p. 100 étant de conception et de réalisation françaises.

POSTES ET TELECOMMUNICATIONS

5904. — M. Van der Meersch expose à **M. le ministre des postes et télécommunications** que les encaisseurs divers, c'est-à-dire privés et officiels, ayant encaissé de l'argent le samedi matin, notamment en province pour les cartes d'abonnement de la S. N. C. F., ne peuvent déposer celui-ci l'après-midi à la poste ou aux banques, les guichets étant fermés à partir de midi. Ils sont donc dans l'obligation de conserver ces encaissements sous leur responsabilité jusqu'au lundi matin. Il lui demande si pour remédier à cette anomalie, il ne serait pas nécessaire de prévoir que parmi les services des P. T. T. qui fonctionne le samedi après-midi il en soit un qui soit chargé de la réception de ces encaissements. (*Question du 1er juin 1960.*)

Réponse. — Depuis le 18 juillet 1959 les bureaux de poste ferment le samedi à 16 heures. Jusqu'à cette heure les usagers peuvent effectuer aux guichets les mêmes opérations que les autres jours ouvrables y compris, en particulier, les versements aux comptes courants postaux.

TRAVAIL

5433. — M. Sallenave demande à **M. le ministre du travail** dans quel délai il a l'intention de prendre les mesures nécessaires à l'application de celles des dispositions de la loi n° 57-1223 du 23 novembre 1957 et du décret n° 59-954 du 3 août 1959 sur les travailleurs handicapés, qui peuvent intervenir avant l'entrée en vigueur du projet de loi n° 264 tendant à harmoniser l'application de la loi sur le reclassement des travailleurs handicapés et de celle relative à l'emploi obligatoire des mutilés de guerre, rapporté par la première commission de l'Assemblée nationale. Il lui rappelle, en particulier, qu'un règlement d'administration publique doit fixer les modalités d'application de l'obligation d'emploi des travailleurs handicapés et que des pourcentages d'emploi sont à déterminer par arrêtés (art. 3 et 10 de la loi du 23 novembre 1957). (*Question du 29 avril 1960.*)

Réponse. — Les mesures d'harmonisation des dispositions des lois du 26 avril 1924 sur l'emploi obligatoire des mutilés de guerre, et du 23 novembre 1957 sur le reclassement des travailleurs handicapés, prévues tant par le projet de loi n° 264 que par le décret n° 59-954 du 3 août 1959, constituent un ensemble de dispositions d'ordre général dont les conditions de mise en œuvre seront définies par voie de règlement d'administration publique, ainsi que l'a prévu l'article 31 de la loi du 23 novembre 1957, qui vise les modalités d'application qui doivent intervenir dans le cadre de ladite loi. L'étude des divers aspects de ces mesures est activement poursuivie, en liaison étroite, par les divers départements ministériels intéressés. En tout état de cause, il est précisé que le conseil supérieur pour le reclassement professionnel et social des travailleurs handicapés, dont la constitution se poursuit suivant la procédure fixée par le décret n° 59-1442 du 18 décembre 1959, sera consulté, conformément au vœu du législateur, sur les divers textes en voie d'élaboration et destinés à assurer la mise en œuvre de la loi du 23 novembre 1957 précitée. La désignation des membres dudit conseil devant intervenir incessamment, cet organisme pourra être réuni à brève échéance et mis à même de donner ses avis sur les projets de textes considérés.

Paris. — Imprimerie des Journaux officiels, 26, rue Desaix.